IBL. NAZIONALE
ENTRALE-FIRENZE
834
13

834.13

STRADE FERRATE ROMANE

Assemblea Generale Ordinaria del 7 Dicembre 1870.

RELAZIONE

DEL

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

FIRENZE,
STABILIMENTO CIVELLI
Via Panicale, 30.

1870.

STRADE FERRATE ROMANE

Assemblea Generale Ordinaria del 7 Dicembre 1870.

RELAZIONE

DEL

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

FIRENZE,
STABILIMENTO CIVELLI
Via Panicale, 39.

1870.

Digitized by Google

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

per l'Anno 1870.

Presidente

MANGANI commendatore TOMMASO

Vice-Presidente

LEVI cavaliere DAVID

Segretario

GARZONI marchese GIUSEPPE

Consiglieri

BENOIST D'AZY visconte PAOLO

DAUONY Cav. CARLO

DE VILLIERS visconte FERDINANDO

D'AMICO commendatore EDOARDO

ADRIANO LEBEUF DE MONTOERMONT

SACERDOTI cavaliere GIACOMO

BRIOANTI BELLINI conte BELLINO

MAUROCORDATO Cav. GIORGIO

DE GORI conte senatore AUGUSTO

BANDINI cavaliere prof.r POLICARPO

MARLIANI senatore EMANUELE

DE LA BOUILLERIE visc.e GIUSEPPE

LEMERCIER conte ANATOLIO

Direttore Generale

DE MARTINO commendatore GIACOMO.

Digitized by Google

Signori

Il mandato che ci affidaste è compito. La Convenzione conchiusa col R. Governo il 30 Settembre 1868, ha ottenuto la sanzione legislativa.

Nel rapporto dello scorso anno ve ne esponemmo a lungo la ragione, le condizioni e lo scopo. Le nostre sorti erano fatalmente collegate a quel patto; al punto in cui eravamo giunti non ci era più elezione possibile, e le difficoltà crescevano coll'avvicinarsi alla soluzione.

Nel rapporto dello scorso anno vi presentammo sette speciali Convenzioni coi nostri creditori, imposteci da quella Convenzione. Restava una sola questione a risolversi, perchè avessimo adempiuto a tutti i nostri obblighi; la più difficile senza dubbio, quella che era prodotta dall'art. 14, e che tendeva ad assicurarci il pagamento dei nostri crediti arretrati per parte del Governo Pontificio, e sostituire, alla garanzia variabile ed incerta del prodotto netto, una somma annua fissa e determinata.

Il Rescritto pontificio del 22 Dicembre 1868 intimava la decadenza della nostra Società, se in un termine prefisso non avesse constatato che coi nuovi Statuti, adottati in data

Digitized by Google

del 19 Ottobre 1868, restava inalterato lo Statuto del 1856, che doveva continuare ad aver vigore nel territorio pontificio.

L'art. 77 di questi nuovi Statuti, avea l'obietto che quel Governo si era prefisso ed avrebbe perfettamente constatata questa necessità, se per una frase dell'art. 4 non fossesi creato un motivo a più precisi schiarimenti. Epperò la nostra precedente Assemblea condiscese senza difficoltà a darli con la sua 4ª deliberazione.

Il Governo Pontificio sospendeva allora i suoi rigori e attendeva l'attuazione di quella dichiarazione la quale doveva dipendere dalla sanzione governativa; ma il nostro Governo dubitava concederla, come quella che a parer suo avrebbe nociuto all'unità della Società, stipulata nel Trattato di fusione approvato con la legge del Maggio 1865.

Ed intanto il tempo scorreva, succedevano ripetuti cambiamenti nella nostra Amministrazione pubblica, ed ogni nuovo Ministero voleva, come di ragione, avere il convincimento, che quella Convenzione, suprema per noi, ottenesse in realtà il suo fine, quello di assicurare il nostro avvenire e riportarci in condizioni normali e stabili. E da ciò nuovi e ripetuti studii, fatti con un animo non al certo parziale per noi.

È la peggiore delle ipotesi che prova a favor nostro. E noi ce ne applaudiremmo, se nelle condizioni in che eravamo caduti, ogni giorno, ogni ora non avessero avuto il loro peso e non avessero aumentato, ingigantito il nostro diseredito.

Il vostro Consiglio in condizioni così difficili, e su di un terreno così poco favorevole, non ha pertanto cessato un momento di sostenere sempre il vostro diritto. La Convenzione, ove si eccettui l'art 14, è stata sottomessa al Parla-

Digitized by Google

mento nei termini precisi in che fu stipulata. Le variazioni alle quali ha poi soggiaciuto sono state imposte dalla Camera.

Ed è ora dinanzi una Legge, che ha ormai statuito, che noi, per assicurarne la esecuzione, la quale per questa stessa legge è subordinata al vostro consentimento, vi esponiamo le ragioni, le conseguenze delle varianti fatte alla primitiva Convenzione e ve ne domandiamo l'approvazione.

La prima concerne il ritardo nelle scadenze dei pagamenti che il R. Governo deve farci in conformità dei patti convenuti. Questa variazione ci fu imposta al momento della votazione. Dovevamo accettarla o rifiutarla: il tempo delle trattative era passato, e noi accettandola non potovamo porre in dubbio la vostra sanzione; perchè è la necessaria, inevitabile conseguenza del ritardo che ha subito quella discussione; perchè è una esigenza dei Bilanci dello Stato, già pubblicati; perchè è una conseguenza giuridica dello stesso art. 9 nei termini in cui è redatto.

Queste scadenze non combinano più, è vero, alla lettera, con quelle che erano state convenute coi nostri creditori; e non v'era tempo a chiedere preventivamente il loro assentimento.

Potevano nel dubbio, far cadere quella Legge che è fatta, diremmo, per essi; tanto più che le mutate scadenze pel conto d'interessi che è *stabilito* non recano loro danno?

Non lo abbiamo creduto e non possiamo oggi dubitare del risultato delle trattative che abbiamo aperte con essi, le quali sarebbero più innanzi se le condizioni infelici della guerra non impedissero proseguirle attivamente.

La seconda è questa. Il Parlamento vuole che il pagamento al Governo degli interessi del suo credito in buoni del Tesoro, cominci alla fine del 1871 e non già, come era convenuto, dopo saldato il credito dei costruttori della Linea

Digitized by Google

Orvieto-Orte, e che il credito dello Stato non sia postergato al pagamento dei titoli privilegiati ma non garantiti; vuole in una parola che il Governo, creditore di 40 e più milioni limitando alle già fatte le sue importanti concessioni, per lo ammortamento del suo credito, abbia a prelevare la metà dei nostri assegnamenti disponibili, anche prima che noi avessimo soddisfatto taluni impegni sui quali d'altronde aveva già preferenza per le convenzioni anteriori.

Noi confidiamo di potere coll'altra metà perfettamente sopperire al servizio degli interessi ed all'ammortamento delle obbligazioni trentennarie non che al pagamento degli interessi sulle Azioni della già Centrale Toscana aventi prelazione. E così questi titoli non risentiranno in realtà verun pregiudizio per l'avvenuta modificazione ad un patto che li riguarda direttamente.

La terza variante è relativa all'Art. 14. Il Governo, lo ripetiamo, nella quarta Deliberazione votata da Voi l'anno scorso, vedeva un pericolo per la unità della Società e domandava indipendentemente dal vostro voto una garanzia per assicurare quell'unità che vogliamo tutti.

Questa necessità l'avevamo riconosciuta pur noi, e quindi alla nostra domanda, ci accordaste l'anno scorso i poteri necessari per provvedervi.

L'atto addizionale concluso fra noi ed il R. Governo, per determinar la nuova redazione dell'Art. 14 risponde pienamente a questo scopo, come quello che sanziona ad un punto una Convenzione tra il nostro Consiglio e quello sedente a Parigi per la rete Pontificia, in base all'Art. 77 degli Statuti; afferma nel modo più irretrattabile la nostra unità finanziaria e a garantigia di questa unità prescrive una ipoteca su tutte le linee Pontificie.

Non vale opporre che un' ipoteca su parte del nostro

Digitized by Google

patrimonio sia illusoria o pericolosa dal momento che questa ipoteca ci dovrebbe servire in quanto, e verso chi potesse disconoscere il nostro patto di fusione del 22 Giugno 1864. Per tal modo nel risolvere una questione difficile di diritto internazionale di fronte a due Governi in posizione tra loro invero anormale ed eccezionale, abbiamo dato al R. Governo come nostro creditore le sicurtà che avea il diritto di richiederci, ci siamo garantiti da ogni vendita o locazione senza nostro consentimento di quella parte delle nostre linee che sfugge alla nostra azione diretta, ed abbiamo ottenuto che nessuna spesa possa esser fatta senza nostra adesione e nessuno introito possa senza nostra intelligenza esser distratto dalla Cassa Sociale.

La quarta ed ultima variazione concerne il dubbio risoluto a nostro danno, se compiuta la linea Asciano-Grosseto spettasse a noi una doppia sovvenzione pel tratto Montepescali-Grosseto.

La dichiarazione introdotta all'uopo nell' Art. 17 della Convenzione ci arrecherà una perdita di 172,000 lire annue, ma, trattandosi di una linea che il Governo costruisce per noi e che pel tratto in questione noi non accordiamo che il passaggio a totale nostro profitto, non potevamo ragionevolmente pretendere che per questo tratto si raddoppiasse la sovvenzione che dallo Stato ci è già conceduta.

Il Parlamento d'accordo col Ministero, con lo scopo sempre di accrescere le garanzie del credito dello Stato ha voluto poi aggiungere cinque articoli addizionali alla Convenzione. Si prescrive con questi articoli il deposito nelle casse dello Stato delle 260,000 Obbligazioni che servono oggi di garanzia agli altri nostri creditori, una maggiore ingerenza del Governo nell'Amministrazione ed una sorveglianza amministrativa più rigorosa.

Digitized by Google

Certo in una Convenzione la quale, se dall'un canto ci procura 35 milioni, ci toglie dall'altro una delle migliori nostre linee, lo Stato non avrebbe pel suo credito diritto a cautele maggiori di quelle che gli erano assicurate dalla Convenzione dell'11 Ottobre 1866; ma il deposito delle nostre Obbligazioni non reca a noi verun danno dal momento che dalla legge è previsto il caso ed il modo della loro emissione, sempre che questa ci potesse convenire per le migliorate condizioni del credito pubblico, e potessimo così saldare il Governo d'ogni suo avere.

In quanto alla maggiore sorveglianza governativa nella nostra Amministrazione, non saremo certamente noi quelli, per quanto sentissimo la gravità ed il peso delle condizioni imposteci, che vi proporremo di rifiutarla.

La nostra Società ha bisogno di rialzare il suo credito ed è bene che il Governo vegga chiaramente come la nostra Amministrazione faccia ogni sforzo per procedere colla massima regolarità ed economia. Nè dovete preoccuparvi dal vedere aumentato il vostro Consiglio di altri 4 membri nominati dal Governo, nè dal pericolo che i soverchi vincoli impostici imbarazzino la libera azione della nostra Amministrazione; perchè la maggioranza nel Consiglio rimane sempre assicurata a voi, perchè quest'aumento nel Consiglio non arreca accrescimento di spesa, mentre ci assicurerà il concorso di persone illuminate e di eminenti specialità amministrative, e perchè è dello interesse dello Stato di non assumere per la sua soverchia ingerenza nella nostra Amministrazione una posizione per la quale si potesse richiamarlo di fronte ai terzi a parte della nostra responsabilità.

È pur troppo innegabile che la Convenzione per queste variazioni apportatevi dal Parlamento e perchè approvata due anni dopo che fu conchiusa, non ci presenta tutti i vantaggi che per essa in sulle prime abbiamo creduto realizzare.

Digitized by Google

Difatti noi risentiremo

una perdita di L. 172,000 annue per la mancata sovvenzione fra Montepescali e Grosseto;

di L. 834,750 per la ritardata apertura del tratto Torrenieri-Montepescali;

ci sortirà di danno non lieve il ritardo col quale entreremo in possesso delle sovvenzioni delle nuove linee Orvieto-Orte Laura-Avellino Codola S. Clemente;

il ritardo col quale provvederemo all'acquisto del materiale mobile bisognevole per soddisfare alle esigenze accresciute del traffico per le diminuite tariffe;

quello del pagamento delle garanzie del Governo Pontificio, il quale resultò debitore a tutto il 1869 di 4 milioni circa, rimasti capitalizzati senza produrre interessi, mentre dall'altro lato la Società deve pagarli ai proprii creditori;

e non sarà tra l'ultimo dei nostri mali, il non aver potuto in un momento di ricostituzione in una di tre diverse Amministrazioni, dare all'esercizio della nostra impresa tutte le nostre cure e tutto il nostro tempo, preoccupati come eravamo dalla questione vitale, e dalla necessità di scongiurare giorno per giorno, ora per ora, un disastro cui ci avrebbe potuto inevitabilmente spingere un solo tra i nostri creditori.

Ciononostante, noi vi presentiamo la Convenzione del 30 Settembre 1868 divenuta legge dello Stato, con piena, intiera fiducia che a norma di quanto prescrive, accettiate le modificazioni che è piaciuto al Parlamento ed al Governo del Re introdurvi, perchè possa essere senz'altro eseguita.

E per confortare il vostro voto con quella fede della quale noi ci sentiamo animati, crediamo di mostrarvi anco una volta come la Convenzione del 30 Settembre, con le modificazioni con cui è stata approvata per legge, adempie perfettamente al suo fine ed assicura il nostro avvenire.

Digitized by Google

Le passività straordinarie alle quali dobbiamo provvedere, sono queste:

Debito galleggiante;
Nuove costruzioni;
Riparazioni straordinarie;
Materiale mobile;

Fermiamoci per brevi istanti su di ciascuna di esse particolarmente.

Debito galleggiante.

Il nostro debito galleggiante ai 31 Dicembre 1868 ascendeva a L. 88,635,008. 32. Secondo il Bilancio che presentiamo esso ascenderà ai 31 Dicembre 1869 a L. 96,393,856. 61. L'aumento di L. 7,758,848. 29 dipende dalle cause svolte nello allegato *A* al presente rapporto.

L'Assemblea può facilmente intravedere con quali difficoltà abbia dovuto procedere la nostra azienda nello scorso anno con un debito galleggiante di questa importanza; se siamo riesciti lo dobbiamo in gran parte alla Convenzione fatta il 12 Marzo 1869 coll'Alta Italia, per la quale abbiam potuto pagare una gran parte dei nostri piccoli creditori, come si rileva dall'allegato *B*.

Ma non erano questi i soli che potevano minacciare la nostra esistenza; e però abbiam dovuto, come spiegheremo in appresso valerci dei fondi apparentemente disponibili per tacitarne altri.

In quanto agli stabilimenti finanziari, che sono i nostri più grossi creditori, noi dobbiamo tributare loro la nostra riconoscenza, perchè mirando come noi alla approvazione della Convenzione, non ci hanno dato mai alcuna molestia.

Digitized by Google

E non la dobbiamo al certo minore ai possessori delle nostre Obbligazioni non garantite, perchè a noi sarebbe stato impossibile procedere innanzi, senza quella confidenza che essi ebbero nell'impegno che avevam preso con loro; nell'impegno che ora sapremo mantenere. Due cuponi di Obbligazioni scaduti non sono ancora pagati, quello del 2.° semestre 1869 e quello del 1.° semestre del corrente anno.

La corte Imperiale di Parigi con sentenza dei 14 Marzo 1870 ci ha esonerati dal riprendere l'ammortamento delle Obbligazioni non garantite prima del 1873. Ma questa risorsa non era sufficiente per mantenere in vita la nostra azienda.

Così nel decorso anno abbiamo pagato le somme indicate nello allegato *C*.

Non potevamo ritardare il pagamento di debiti liquidi a piccoli creditori che non avendo interesse nel nostro avvenire, potevano metterci in stato di fallimento.

Non potevamo ritardare più oltre dei grandi lavori di completamento e riordinamento della nostra rete senza sospendere in qualche tratto l'esercizio.

Non potevamo infine interrompere certi lavori di nuove costruzioni, perchè in conformità delle preesistenti Convenzioni, il Governo avrebbe potuto provvedere d'ufficio con grave nostro discapito.

E poi avremmo perduto ingenti somme pel danno che dalla completa interruzione dei lavori avrebbero sofferto le opere cominciate, e pei compensi dovuti agli accollatari.

Avremmo allontanata l'epoca di entrare in possesso di nuove sovvenzioni chilometriche.

Avremmo sollevata contro di noi la pubblica opinione della quale avevamo in ogni modo bisogno.

Avremmo infine reso impossibile il còmpito che ci era

Digitized by Google

imposto da voi nell'approvazione della Convenzione del 30 Settembre.

Del resto l' Assemblea riconoscerà che queste spese sono state da noi circoscritto ne'ristrettissimi limiti dai quali giuridicamente non avremmo potuto sottrarci.

Nuove Costruzioni.

Come vi riferimmo l'anno scorso noi siamo obbligati dalle precedenti Convenzioni col R. Governo alle seguenti costruzioni:

1° Linea Orvieto-Orte.
2° Linea S. Severino-Avellino.
3° Linea Codola-S. Clemente.
4° Stazione Centrale di Napoli.
5° Stazione Centrale di Roma.

Ci auguravamo l'anno scorso imminente l'approvazione della Convenzione de' 30 Settembre e calcolavamo di avere i fondi e il credito necessario per procedere alacremente a tutti quei lavori. I fatti non corrisposero alle nostre legittime speranze. Nel nostro Rapporto all'assemblea precedente vi parlammo dello impulso che era stato impresso alle nuove costruzioni. Non tardò guari che dovemmo restringerle al puro indispensabile.

Linea Orvieto-Orte. — L' Assemblea conosce per la Convenzione conchiusa li 29 Aprile 1869 coi signori Cheli e Romanelli a quali condizioni si procede alla costruzione di questa Linea. Mancato però il mezzo per pagare le L 600 mila convenute in conto del loro credito arretrato, non abbiamo potuto assicurare pel tempo stabilito l'apertura del tratto di Linea fra Orvieto ed Alviano: per conseguenza

Digitized by Google

ci sono mancate quelle sovvenzioni con le quali doveasi provvedere alla spesa, e siamo stati costretti prelevare dalla Cassa le somme necessarie per continuare in minime proporzioni il lavoro.

Per tal modo abbiamo nello scorso anno spese L.925.817.57 così in conformità della citata Convenzione dei 29 Aprile, come per l'armamento della via e pel ponte sul Tevere. Così abbiamo non solamente evitato che maggiormente deperissero i lavori rimasti sospesi nel 1868, abbiamo evitato dei protesti e quei compensi che gli accollatari avrebbero potuto pretendere, specialmente la casa Gouin costruttrice del ponte sul Tevere, ci siamo messi in grado di ottenere il collaudo del tratto di Linea tra Orvieto e Baschi sin dal 18 Luglio p. p. e ci auguriamo potere per la fine dell'anno ottenere quello fra Baschi ed Alviano ed entrar così in possesso della relativa garanzia chilometrica. Abbiamo in fine adempiuto a uno degli obblighi impostici dalla Convenzione di Settembre.

Ma le mutate scadenze dei pagamenti di questa Convenzione ed il tempo trascorso rendono impossibile mantenere le epoche fissate per la consegna dei lavori in conformità della Convenzione dei 29 Aprile 1869. Il nostro Contratto cogli accollatari deve rifarsi e noi confidiamo riuscirvi al più presto possibile, soddisfacendo con pagamenti in contanti una parte del loro credito, che figura nello Stato del debito galleggiante per la somma di L. 600,000; un'altra parte unita al costo dei nuovi lavori sarà pagata colle sovvenzioni chilometriche.

Per tal modo nel calcolo delle nostre passività straordinarie segneremo soltanto una spesa di circa L. 850,000 per l'armamento della strada.

Questa linea sarebbe così compiuta nel corso del 1873

Digitized by Google

sino a Penna. Ma se per le mutate condizioni dello Stato Pontificio si volesso affrettare l'apertura fino ad Orte, noi confidiamo, per poco che il R. Governo volesse assecondarci, di poter giungere ad Orte per la fine del venturo anno con una sola interruzione di circa 500 metri al muraglione di Penna. Il compimento di quest'ultimo lavoro domanda due stagioni estive.

Linea San Severino-Avellino. — Per la Convenzione conchiusa nel dì 23 Marzo 1869 con l'impresa Fiocca e De Rosa noi ci siamo liberati da una intricatissima questione con l'impresa stessa e col Governo, e siamo entrati in possesso di quei lavori nello stato in cui si trovavano. Con una spesa di L. 26,902. 03 abbiamo così potuto il dì 1.° Agosto 1869 aprire all'esercizio il tratto da San Severino a Laura di chilometri 6 ed assicurare un aumento di L. 79,500 nell'annua sovvenzione governativa; oltre l'aver cresciuto il provento di quella diramazione, rendendo più agevole il traffico con Avellino.

Le operazioni per la consegna dei terreni fra San Severino e Solofra hanno preso maggior tempo di quel che ci credevamo, e non potranno esser compiute che nel corso dell'anno corrente. — Ma questo ritardo non ci è stato pregiudicevole, perchè mancandoci i fondi, non avremmo potuto intraprendere i lavori in quella linea. — Abbiamo però fatto progredire gli studi con la minima spesa possibile, tanto da essere liberi di risolverci sul tracciato a noi più conveniente per giungere ad Avellino. — Fortunatamente il tracciato che ci è oggi imposto dalla legge è precisamente quello che era nell'interesse generale e nel nostro. Affretteremo il capitolato necessario e gli studi particolari e con la prossima buona stagione potranno cominciare i lavori, per modo da veder questa linea, per quanto a parere

dei nostri ingegneri sia difficile, ultimata, com'è desiderio del Governo, per la fine del 1873.

Gli studi particolari non essendo compiti, non siamo al caso di dirvi con precisione quale sarà la spesa che per ciò dovremo sostenere. Abbiamo dichiarato al Parlamento, calcolando sugli studi di massima fatti dal Governo, occorrere una somma di circa sette milioni.

La somma precisa vi sarà sottomessa col prossimo nostro rapporto Sono da 23 a 24 chilometri di linea valutati a 300,000 lire a chilometro, per gli importanti lavori d'arte che sono da incontrare e confidiamo di non oltrepassare quella somma.

Linea Codola-S. Clemente. — Sino dallo scorso anno e sempre coi mezzi più limitati, abbiamo intrapresi gli studi per questa breve linea di 4 o 5 chilometri voluta dal Governo e dal nostro stesso interesse. Questi studi sono quasi compiti, o oggi si discute il tracciato più conveniente a prescegliersi. Calcoliamo di compiere nel venturo anno con una spesa di circa L. 600,000 questa linea, la quale avrà il vantaggio di riportare sulla nostra ferrovia di Avellino il commercio dei grani fra le Puglie e le industriose città di Castellammare e di Torre Annunziata, e per la linea S. Severino-Cancello tutto il traffico delle Calabrie che per Salerno accederà a Roma.

Stazione di Napoli. — Per quanto fossero difficili le nostre condizioni finanziarie pel ritardo dell'approvazione della Convenzione di Settembre, noi non potevamo trascurare i lavori di questa Stazione, che erano per noi uno degli obblighi principali della Convenzione di Settembre o delle precedenti. L'esercizio era d'altronde reso impossibile colla Stazione tutta aperta al pubblico, con un movimento ed un traffico della importanza di quello che in Napoli si

Digitized by Google

verificano. Dovevamo per urgenza chiudere la Stazione; dovevamo terminare quei lavori che deperivano restando incompleti; dovevamo cuoprire il piazzale nell'interesse del materiale mobile e per necessità dell'esercizio. Avevamo a seguire il lavoro a metà colla Società delle Ferrovie Meridionali. Non eseguendo noi questi lavori il Governo li avrebbe affidati a quella Società o assunti di ufficio.

Eseguiti da noi, sonosi potuti limitare all'indispensabile, cosicchè nello scorso anno la spesa è giunta a L. 360,424. 07. Oggi la Stazione di Napoli è chiusa e coperta, ma deve essere compita. Lo potrà essere nel corso del venturo anno con una spesa di circa L. 550,000.

Stazione di Roma. — Nel nostro precedente Rapporto avrete rilevato come colla Convenzione del 16 Febbraio 1869 abbiamo sistemato le cose cogli accollatari Tommasini, Guerrini e Comp. tanto pel pagamento del suo credito per la costruzione della ferrovia da Civitavecchia al Chiarone, quanto per la Stazione di Roma. In conformità di detta Convenzione, abbiamo speso L. 1,128,179. 21 per condurre innanzi quei lavori oggi abbastanza inoltrati. Non potevamo ritardarne l'esecuzione. Avremmo dato giusto motivo di serii lamenti al Governo Pontificio che bisognava renderci benevolo per la soluzione delle maggiori questioni che avevamo con esso. Avremmo rotto quegli accordi che dopo lunghe questioni eransi conchiusi coi signori Tommasini e Guerrini, dando loro la possibilità ed il diritto di crearci dei gravissimi imbarazzi. Calcoliamo di dovere ancora spendere L. 1,200,000 per portare a compimento la Stazione di Roma

Riassumendo, per compiere tutte queste nuove costruzioni alle quali ci obbliga la Convenzione del 30 Settembre 1868, noi dobbiamo nelle nostre previsioni calcolare la spesa seguente:

Digitized by Google

1.° Armamento della linea Orvieto-Orte	L.	850,000
2.° Linea Laura-Avellino	»	7,000,000
3.° id. Codola-S. Clemente . . .	»	600,000
4.° Stazione di Napoli	»	550,000
5.° id. di Roma	»	1,200,000
Totale	L.	10,200,000

Riparazioni straordinarie.

I richiami del pubblico, quelli vivissimi del Governo, le necessità del traffico, ci obbligarono l'anno scorso, fra le prime nostre cure, a studiare le condizioni del nostro servizio, sovra tutto pel ramo della via e dei fabbricati.

Queste necessità furonvi di volo espresse nel nostro passato rapporto. Siamo oggi in grado di sottomettervene una relazione più precisa e più completa.

Parlando dell'esercizio vi parleremo delle misure prese e delle nostre idee sul servizio della via e dei fabbricati. Qui dobbiamo constatare che dai nostri studi resultava la necessità assoluta di mettere la nostra rete in condizioni normali di esercizio. Il Governo ed il Parlamento hanno fatto verificare questi studi, e non hanno approvato la Convenzione del 1868 che dopo le più formali assicurazioni che questa spesa ai sarebbe da noi sostenuta. E noi l'abbiam preso questo impegno perchè, come vedrete, a questi lavori era pure del nostro interesse assolutamente indispensabile di provvedere.

Armamento della linea da Napoli al Liri. — Dell'urgenza di rifare su queste linee l'armamento di 117 chilometri, voi ne foste dal nostro precedente rapporto perfettamente

edotti; e pur vi dicemmo che il lavoro era già cominciato e che il minimo differimento ci avrebbe obbligati ad interrompere il servizio. Per questo titolo abbiamo speso nello scorso anno L. 101,576. 99.

Or tanto per compiere questo lavoro, quanto per provvedere ad altre straordinarie esigenze delle linee Napoletane, crediamo di dover portare a calcolo nelle nostre previsioni straordinario la spesa di circa L. 2,408,000.

In compenso avevamo da vendere molto materiale mobile, e le vecchie ruotaie che si tolgono dalla suddetta linea. Troverete le vendite già eseguite, negli incassi da noi fatti nel 1869. Delle vendite a farsi terremo conto nel capitolo delle nostre risorse straordinarie.

Linea Firenze-Livorno. — Questa linea richiede due importanti lavori. Una grande rinnovazione del suo armamento, e l'allargamento delle travate sull'Arno perchè tutto il nostro materiale mobile possa avervi libero transito.

La sicurezza del servizio ci ha obbligati a cominciare il primo di tali lavori, l'altro diviene sempre più urgente per il deperimento dei veicoli speciali e per l'accrescimento del traffico.

Linea Maremmana. — Occorre che sia provveduta subito di compresse alle rotaie.

Le condizioni di questa linea possono in un tempo non lontano radicalmente cangiare, è nostro interesse per le varie condizioni delle nostre concessioni attirarvi il più che possibile il nostro traffico; essa ci presenta migliori condizioni di trazione che la linea aretina; ricongiunta alla ferrovia Ligure, accennando a Roma diverrà un'importante arteria alla nostra ferrovia.

Dobbiamo di più regolarvi le prese di acqua, che trovandosi quasi tutte a mezza via fra le Stazioni e tutte provvisoriamente installate, ingenerano ritardi e spese.

Digitized by Google

Centrale Toscana. — Questa linea richiede ancora parecchi lavori di completamento e sopra tutto le case cantoniere.

Dagli studi fatti emerge per queste tre linee la necessità di una spesa straordinaria di L. 4,200,000 la quale troverà in piccola parte un compenso nella vendita delle vecchie rotaie della linea Firenze-Livorno.

Linea Ancona-Orte. — Pel completamento di questa linea l'Impresa Salamanca avrebbe dovuto spendere lire 2,270,000; trovammo questa somma esagerata in rapporto dei lavori che rimanevano a farsi, e quindi colla transazione conchiusa con detta impresa l'abbiamo esonerata dall'obbligo di questi lavori; lo abbiamo invece assunto noi e prevediamo all'uopo la spesa straordinaria di L. 900,000 avendone nel 1869 spese 60,260.

Altre linee in esercizio. — Nello scorso anno abbiamo sotenuto delle spese rilevanti nell'Aretina pel consolidamento della via. Ciò non pertanto dovendo provvedere ove a delle prese d'acqua, ove a delle case cantoniere, ove a dei piani caricatori, noi prevediamo una spesa straordinaria di Lire 443,000 da repartirsi nelle diverse linee non accennate particolarmente.

Stazioni diverse. — La Stazione di Firenze, dopo che la metà è stata ceduta alla Società dell'Alta Italia abbisogna di un ingrandimento dal lato dell'arrivo. Questo lavoro è talmente richiesto dall'interesse del servizio, che nel venturo anno occorrerà darvi principio, gli studi e il progetto essendo già stati eseguiti dai nostri ingegneri. La spesa presunta è di L. 330,000.

Provvederemo al compimento delle Stazioni nella linea Adriatica con le somme già previste per la linea Ancona-Orte, e comincieremo quanto prima i lavori a Fossato, Jesi ed Albaccina dove nelle condizioni attuali è impossibile un servizio regolare e completo.

Digitized by Google

La stessa necessità è per vario delle Stazioni della linea tra Napoli e il Liri. Non è assolutamente possibile lasciare nelle condizioni in cui si trovano le Stazioni di Capua, Caserta, Cancello, Casalnuovo.

Abbiamo preveduto per queste ultime Stazioni una spesa straordinaria di L. 200,000, alla quale cifra se insufficiente, potremo riparare con i fondi che al certo si economizzeranno nelle provisioni fatte per lavori della via nella 3.ª Sezione.

Intanto nell'anno 1869 abbiam provveduto alla Stazione di Foligno per la quale un piccolo ingrandimento era indispensabile e a qualche urgente lavoro per le Stazioni di Pisa e di Isoletta.

Le tristi condizioni finanziarie in che abbiamo versato, non ci hanno permesso di provvedere, come pur da noi si sarebbe voluto, a molte altre esigenze del servizio. Nè, benchè approvato da voi nello scorso anno, abbiam noi perciò potuto disporre pel riordinamento completo delle Stazioni di Pisa e di Livorno.

Ricorderemo per semplice memoria la linea di circonvallazione di Firenze o il concentramento del servizio merci a Porta al Prato. La Convenzione stipulata all'uopo col Municipio o col Demanio, non ha ottenuto ancora la sanzione legislativa.

Riassumendo, per compiere tutti questi lavori ai quali pur ci obbliga la Convenzione del 1868, noi dobbiamo nelle nostre previsioni calcolare la spesa seguente:

1.° Riparazione nelle linee Napoletane . .	L.	2,408,000
2.° id. delle linee Toscane.	»	4,200,000
3.° Completamento della linea Adriatica .	»	900,000
4.° Riparazioni nella linea Aretina ed altri lavori.	»	443,000
5.° Riparazioni a diverse Stazioni	»	530,000
Totale	L.	8,481,000

Digitized by Google

Materiale mobile

L'anno scorso abbiamo accennato alla deficienza del nostro materiale mobile. Le conseguenze ne sono state disastrose per la nostra Società, dopo il ribasso delle nostre Tariffe Generali impostoci dal Governo nell'Agosto 1869 in seguito alla Convenzione del 1868. Per quanto avessimo cercato di utilizzare nel miglior modo possibile il materiale esistente, trasformando il vecchio materiale già condannato, ed attivando le riparazioni ordinarie, noi non abbiam potuto rispondere a tutte le esigenze del nostro Traffico, ed è stato questo uno forse dei più gravi danni che ci ha arrecato la ritardata approvazione di quella Convenziono. Un'inchiesta fatta dal Governo in questa questione, segnala il bisogno di 12 Locomotive e 400 Vagoni per merci e bestiami. Noi credevamo bastevoli 8 Locomotive e 200 Vagoni. L'esperienza dello scorso anno, le conseguenze già sortite del ribasso delle nostre tariffe, lo sviluppo che da ogni parte prende il nostro traffico, quello ragionevolmente che possiamo prevedere, ci decidono ad accettare la proposta del Governo; prevediamo per ciò una spesa di L. 2,200,000.

Considerando però che molte delle nostre locomotive in servizio hanno bisogno di radicali riparazioni, e che converrà ordinare la trasformaziono di vari antichi veicoli; considerando che molte delle nostre Stazioni hanno difetto delle prime necessità nell'interesse dei viaggiatori e del traffico, crediamo di star nel vero prevedendo per materiale mobile una spesa straordinaria di L. 3,200,000.

In conclusione, senza la Convenzione de'30 Settembre la nostra posizione al 1.° Gennajo 1870 sarebbe questa.

Digitized by Google

Noi avremmo avuto bisogno:

Pel debito galleggiante	L.	96,393,856
Per nuove costruzioni	»	10,200,000
Per metter la rete in condizioni normali	»	8,481,000
Per materiale mobile	»	3,200,000
Totale	L.	118,274,856

Avremmo dovuto continuare nelle costruzioni della ferrovia Ligure, avremmo dovuto provvedere a lavori straordinari anche nella Linea Firenze-Pistoia-Massa; avremmo dovuto pagare gli interessi del debito galleggiante, e creare il capitale per 22 milioni di lavori straordinari: ora il rapporto dei vostri Sindaci pel Bilancio 1869 vi dimostra che pagato l'interesse ai soli buoni del Tesoro, l'avanzo dell'esercizio decorso non è stato che a L. 2,584,049. 50.

Questa vita di espedienti trascinata tra mille pericoli, avrebbe aggravata sempre più la nostra posizione.

Con la Convenzione del 30 Settembro voi avete voluto finirla colle mezze misure e col sistema sempre fatale degli imprestiti, in momenti nei quali il credito è depresso, e avete voluto riportarvi su di un terreno normale e sicuro.

Con la Convenzione, approvata come è per legge dei 28 Agosto avremo i seguenti resultati.

Fatte tutte le liquidazioni al 1° Gennaio 1870, noi avremo una risorsa di L. 61,808,828. 72. Aggiunte le risorse che ci procurerà la vendita d'immobili sociali e di vecchi materiali che valutiamo a circa L. 3,800,000 ed aggiunte L. 6,192,911. 25 dovuteci dal Governo Pontificio, si avrà un totale di L. 70,801,769. 97.

Dal debito galleggiante tolte da una parte L. 36,713,996.65 credito del Governo, ed aggiunte dall'altra L. 21,881,000 per

spese straordinarie e nuove costruzioni, e L. 1,230,000 per la tassa della ricchezza mobile del 2° semestre 1869, si avrà una passività di L. 82,790,859. 97.

Se gli effetti adunque della Convenzione precitata si dovessero considerare liquidati al 1° Gennaio 1870, mancherebbero L. 11,989,090 da prelevare sulle risorse ordinarie

Ora, calcolando tutte le nostre costruzioni compiute, la nostra posizione ordinaria è la seguente:

Chilometri 1293 Rete Italiana		
» 324 Rete Pontificia		
Totale 1617 chilometri		
a L. 4,148 per chilometro come nel 1869	L. 6,707,316. 00	
Sovvenzione Italiana ..	» 17,132,250. 00	
Sovvenzione Pontificia.	» 2,500,000. 00	
Annualità delle Meridionali	» 3,557,758. 61	
		L. 29,897,324. 61
E d'altra parte		
Servizio dei titoli garantiti	L. 10,984,954. 37	
Servizio delle Obbligazioni Romane.....	» 12,418,815. 00	
Interessi sul credito del Governo.....	» 2,798,042. 00	
Interessi ed ammortamento pel prestito della Maremmana...	» 60,211. 35	
		L. 26,262,022. 72
	Utile netto L.	3,635,301. 92

E così in tre anni si provvederebbe alla somma mancante di L. 11,989,090 per saldare ogni nostra passività, comprese le spese straordinarie ed eccettuato il solo debito col Governo.

Queste cifre subiranno certamente delle varianti a cagione di un conto interessi perchè la liquidazione degli effetti della Convenzione del 1868 non potrà aver luogo immediatamente. Ma esse debbono rassicurarvi come la peggiore delle ipotesi che prova a favor nostro, perchè noi non faremo assegnamento nè sulla possibilità di saldare il Governo colle 260 mila Obbligazioni, che potremo emettere per poco che le condizioni del nostro credito lo permetteranno, nè sul maggiore sviluppo del nostro traffico, migliorate che saranno le condizioni dell'esercizio e il nostro materiale mobile; nè ci fermeremo alle conseguenze dei cambiamenti che hanno luogo nelle condizioni politiche del territorio in cui giace una parte della nostra rete.

Esercizio.

La vostra nuova Amministrazione cominciò a funzionare in conformità de' nuovi Statuti nei primi giorni del Gennaio 1869. — L'esercizio venne concentrato presso la Direzione Generale soltanto il 1.° Aprile successivo.

Quindi la gestione di cui vi rendiamo conto abbraccia un periodo nel quale non solo l'Amministrazione vostra dovette occuparsi delle gravi ed intricate questioni di che vi abbiamo reso conto nella prima parte di questo rapporto, ma nel quale ha dovuto principalmente provvedere alla unificazione ed al riordinamento di tutti i servizi. Questo lavoro non è stato ancora compito, non solo per le preoccupazioni in cui l'Amministrazione vostra si può dire tut-

Digitized by Google

tavia immersa, ma perchè i diversi Capi di Servizio che direttamente e ciascuno per la sua parte se ne dovettero occupare, si trovarono nello stesso tempo coi mezzi più limitati a dover provvedere al Servizio ordinario e a dover rimediare ad uno stato di cose tutto altro che normale.

Lunghezza delle Linee.

La lunghezza delle Linee componenti la rete Sociale, era al 31 Decembre 1868 di chilometri 2059 cioè:

Linee in esercizio . chilometri 1736
Linee in costruzione » 323

Il 1.° Aprile 1869, in base alla Convenzione 30 Settembre 1868, cedevamo alla Società della Alta Italia l'esercizio di chilometri 260 di linea, ed altri 172 chilometri della Ligure in costruzione possiamo già considerarli ceduti al Governo secondo la stessa Convenzione; sicchè ci restarono al 31 Decembre 1869 chilometri 1627 di linea i quali si riducono a 1617 dopo che il Parlamento decideva di arrestare a Montepescali la nuova linea fra Asciano e Grosseto.

A questi 1617 chilometri bisogna aggiungerne altri 6 in seguito all'apertura del tratto S. Severino-Laura, avvenuta come è detto il 1° Agosto 1869; e quindi all'epoca del 31 Decembre 1869 erano in realtà,

In esercizio . chilometri 1487
In costruzione » 130.

Dei primi se ne trovavano sul Territorio Italiano chil. 1170
e sul Territorio Pontificio . . . . . » 317
Dei secondi sul Territorio Italiano . . . . . chil. 123
e sul Territorio Pontificio . . . . . » 7

Digitized by Google

Prodotti.

I prodotti dell' esercizio ascesero nel 1869 a	L.	17,395,677. 53
Le spese come sopra	»	11,241,777. 90
L' utile netto dell' esercizio 1869 . .	»	6,153,899. 63
L' utile netto dell' esercizio 1868 .	»	5,115,917. 02
Differenza in pel 1869 . .	»	1,037,982. 61

Dinanzi a questi risultamenti ci affrettiamo a notare che nel 1868 si esercitarono dalla nostra Società per l' intero anno 260 chilometri che non figurano nel 1869 che soltanto pel 1° trimestre; mentre che i 6 chilometri del tratto S. Severino-Laura, non furono aggiunti all' esercizio 1869 che solo per gli ultimi 5 mesi.

Quindi per render chiara dimostrazione dei risultamenti della nostra gestione, toglieremo dalle cifre statistiche del 1869 la parte relativa alle linee cedute pel primo trimestre dell' anno; e pei confronti possibili con l' anno 1868 toglieremo ai resultamenti di quell' anno la parte relativa a dette linee per tutto l' esercizio.

Ciò posto, nel 1869 il prodotto lordo per chilometro lineare ascese a	L.	11,726. 11
Nel 1868.	»	10,709. 61
Aumento nel 1869	L.	1,016. 50
D' altra parte le spese per esercizio e per chilometro ascesero nel 1869 a	L.	7,577. 87
e nel 1868	»	7,255. 24
Maggiore spesa chilometrica nel 1869. .	L.	322. 63

Digitized by Google

Quindi nel 1869 abbiamo avuto un prodotto netto per chilometro lineare di. . . . . L. 4,148. 21
e nel 1868 di. . . . . » 3,454. 37

Maggior prodotto netto chilomet. pel 1869 L. 693. 87

Noi abbiamo accresciuto nel 1869 il numero dei treni e però a rendersi chiara idea dei resultati ottenuti occorre notare che i chilomet. treni ascesero nel 1869 a N. 4,462,657
e nel 1868 a . . . . . » 3,982,468

Aumento nel 1869 . . . . . N. 480,189
cioè il 12 0|0.

Il prodotto lordo adunque per chilometro treno è stato:
Nel 1869 di . . . . . L. 3,898. 05
Nel 1868 di . . . . . » 3,982. 69

A vantaggio del 1868 . . . . . L. 0,084. 64

Ma d'altronde la spesa per chilometro treno ha subìto una ragione inversa perchè essa è stata
Nel 1869 di . . . . . L. 2,519. 07
Nel 1868 di . . . . . » 2,698. 08

A vantaggio del 1869. . . . . L. 0,179. 01

Sicchè il prodotto netto per chilometro treno è risultato
Nel 1869 di . . . . . L. 1,378. 98
Nel 1868 di . . . . . » 1,284. 61

A vantaggio del 1869. . . . . L. 0,094. 37

Dai quali resultati si deduce, che l'aumento dei treni, se resultò vantaggioso, passò il limite dell'equilibrio tra l'incremento del traffico e l'aumento della spesa e ciò avvenne principalmente sulla Centrale Toscana e la Maremmana ed in minor proporzione sulla linea Napoli-Liri, per cui in quest'anno su tali linee si fecero al numero dei treni le riduzioni convenienti.

Digitized by Google

E qui ne piace far rilevare come le diverse nostre linee influirono ai resultamenti suaccennati.

Linee	PER CHILOMETRO LINEARE			
	Prodotto	Spesa	Utile	Danno
Firenze Livorno	41,866. 70	15,311. 18	28,555 52	
Napoli Ceprano-Cancello Avellino	13,134 41	8,380 61	4,753 80	
Orte Ancona	11,396. 72	6,700 14	4,696. 58	
Firenze Foligno	9,927. 14	8,186 75	1,740. 39	
Empoli Orte-Asciano Montepescali	4.693 06	5,120. 42		427. 36
Livorno Chiarone-Cecina Saline.	4,4.9 36	5,747. 59		1.328 23
Media per la rete Italiana	11 332 17	7,467 02	3,865. 15	
» rete Pontificia . . .	13,175. 70	7,985. 78	5,189. 92	
Media per tutta la rete.	11,726. 11	7,577. 87	4,148. 24	

Abbiamo dunque due linee passive delle quali la nostra Amministrazione non manca di preoccuparsi, però a prescindere da quanto si potrà fare da noi per renderle produttive, giova notare che la prima di esse, cioè la Centrale Toscana lo diverrà certamente appena potremo aprire all'esercizio il tratto Orvieto-Orte e la seconda, cioè la linea Maremmana ha pure un grande avvenire quando sarà compita la Linea Ligure.

Amministrazione Generale.

Noi vi abbiamo accennato l'anno scorso con quali criteri si è proceduto nel riordinamento dei vari uffici e servizi sociali. Questa nuova organizzazione è stata quasi compita nell'anno corrente e dalla breve esperienza che se

ne è fatta, ci risulta la necessità di taluno modificazioni onde rendere il servizio più spedito e meglio sorvegliato determinando meglio le attribuzioni ed i doveri di ciascuno senza accrescere possibilmente le spese. Non entreremo su questo punto in particolari perchè varie questioni sono allo studio e non vogliamo precipitare i nostri giudizi; soltanto notiamo, come cosa già determinata, il bisogno di costituire un ufficio del patrimonio fondiario Sociale, perchè tutto ciò che per esso si riferisce ai titoli di possesso, alle vicende delle espropriazioni, alle ipoteche, alle tasse relative, venga messo in ordine e mantenuto al corrente. Si raccolgono a tale uopo tutti gli elementi e speriamo col primo dell'anno prossimo di avere ordinato questo nuovo uffizio.

Cercheremo egualmente dare al nostro servizio commerciale una organizzazione tale da rispondere ai grandi servigi che dobbiamo da questo attenderci non appena potremo dare al nostro traffico tutto lo sviluppo che può avere e che è il primo fra i nostri studj.

Le mutate condizioni del Territorio Pontificio, per la nostra linea, che è la sola che da diversi punti accede a Roma, offrono a questi studj il più ampio orizzonte

Sotto questa rubrica dell' Amministrazione Generale, noi comprendiamo il Consiglio, la Direzione, il Contenzioso, la Ragioneria e le Revisioni, la Cassa, l' Economato, il Servizio medico, la Cassa Pensioni e la Cassa di Soccorso.

Tutti codesti servizi ci hanno costato nel 1869 Lire 1,613,243. 91 cioè:

Per le linee sul Territ.° Italiano	L.	926 72	per chil. lineare
» » Pontificio	»	1,678. 93	»
Media per la rete	L.	1,087. 46	»

Per l'anno corrente queste spese per le linee sul Territorio Pontificio si sono considerevolmente ridotte: non lo abbiamo potuto fare nel 1869 pel tempo occorso a parecchie liquidazioni.

Contenzioso. — Nello assumer l'Amministrazione Sociale noi abbiamo trovato in corso oltre cinquanta litigi.

Nell'anno ne abbiamo transatti ed ultimati oltre quaranta sicchè, tenuto conto di quelle sorte nell'anno, al primo gennaio dell'anno corrente ce ne restavano soltanto in corso diciotto.

Persuasi che una buona Amministrazione debba, per quanto i suoi ben intesi interessi lo permettono, evitare i litigi, noi abbiamo spinto tutti quelli in corso per venire ad una conclusione per via di arbitri, di amichevole composizione o di causa giudicata.

Oltre le liti transatte col Governo per effetto della Convenzione del 30 Settembre 1868, noi abbiamo terminata la causa colle Ferrovie Meridionali per la ipoteca della Linea Bologna-Ancona, che abbiamo vinta. Men fortunati siamo stati colla stessa Società per la comproprietà della Stazione di Napoli. Abbiamo perduto anche la causa colla Banca di Darmstadt pel pagamento in oro dei cuponi all'Estero, dalla quale sentenza non abbiamo creduto appellare. Abbiamo vinta invece la causa per riprendere l'ammortamento dei titoli non garantiti avendo ottenuto, come già abbiamo detto, di riprendere questo ammortamento soltanto nel 1873.

Proseguendo in quest'anno nel nostro proponimento di condurre a termine i litigi pendenti, ed evitandone dei nuovi, noi faremo una economia nelle spese e guadagneremo in credito e nel più libero esercizio della nostra intrapresa.

Ragioneria e Revisione. — Operoso oltre modo è stato

Digitized by Google

questo servizio nell' anno 1869. Oltre ai numerosi e difficili lavori che ha dovuto compiere per la Convenzione del 30 Settembre 1868, esso ha dovuto operare la unificazione della Ditta Sociale, raccogliendo elementi sparsi a Parigi, a Firenze, a Siena, a Roma ed a Napoli. Ciò nonostante ha potuto dare il bilancio generale che vi è posto sotto occhio in tempo opportuno, perchè al 1° Agosto prossimo passato il rapporto dei Sindaci in stampa venisse messo a vostra disposizione.

La Ragioneria secondata dagli altri servizi è stata anche in grado di fornire alla fine del passato anno il bilancio preventivo dell' esercizio in corso. È la prima volta che questa disposizione dei nuovi Statuti ha il suo effetto, e così noi procediamo oggi su basi certe e possiamo rispondere dei resultati che nel vostro interesse abbiamo determinato di conseguire.

D'altra parte questo Servizio ha dovuto pure nell'anno 1869 attuare le nuove Tariffe imposteci dal Governo colla citata Convenzione, incominciando dallo stabilire i prontuari ad esse relativi per ciascuna Stazione e quelli relativi ai servizi cumulativi stabiliti con Società Estere e Nazionali.

Nel tempo stesso la Ragioneria uniformava la Contabilità delle Stazioni, stabiliva la revisione dei prodotti a mezzo dei bilanci di ciascuna Stazione, iniziava una raccolta più completa di dati statistici, verificava e liquidava moltissimi conti arretrati, provvedeva al ricupero di crediti antichi tenuti in sospeso, regolarizzava i conti della maggior parte delle Stazioni. E con tanto lavoro sulle braccia, questo Servizio studiava pure un nuovo Regolamento per la Contabilità delle Stazioni, che speriamo di potere attuare il primo dell' anno prossimo onde semplificare le scritture e render più facile agli impiegati l'applicazione delle Tariffe e la tenuta dei Registri.

Digitized by Google

La difficoltà che naturalmente s'incontra a leggere nelle scritture a partita doppia di una azienda vasta e variata come la nostra, sopra tutto quando il succedersi delle contrattazioni e degli espedienti ne ha resa intricatissima la situazione finanziaria, ha generato delle voci poco favorevoli per la nostra Ragioneria, che hanno avuto perfino un eco nella Camera. A queste voci rispondono tutti i Registri che abbiamo sottoposti all'esame dei vostri Sindaci ed il Rapporto che essi vi hanno presentato.

Ciò non pertanto cercheremo ogni modo per mettere in evidenza con sempre maggior chiarezza i nostri conti, credendo che questo sia uno dei mezzi più efficaci per acquistare il credito di cui abbisogniamo.

Un'altra accusa è stata rivolta alla nostra Ragioneria, quella cioè di poca efficace revisione delle spese. La questione di principio è molto grave e noi ce ne occupiamo con cura speciale. Taluni pensano che come in una Azienda governativa la sicurezza stia nella opposizione delle responsabilità del Ragioniere e del Revisore indipendenti uno dall'altro, altri che convenga meglio una revisione delle spese basata sulle stesse scritturazioni e rinforzata dalla vigilanza effettiva degli amministratori.

È questa, lo ripetiamo, la questione forse più importante nel riorganamento della nostra Amministrazione e noi confidiamo che sorretti dal Consiglio, che abbiamo invocato, di riconosciute specialità, potremo realizzare il nostro còmpito, che è quello di semplificare il più che possibile la nostra contabilità e di stabilire in tutto e su tutto il più severo ed efficace controllo.

Cassa. — La unificazione della cassa venne compiuta l'anno scorso. Un regolamento speciale venne stabilito per regolare i rapporti della cassa dell'esercizio di Roma con la cassa sociale.

Digitized by Google

Economato. — La massima di promnovere negli approvvigionamenti la maggiore concorrenza venne seguita l'anno scorso per quanto fu possibile. Molti capitolati si sono compilati per diversi acquisti. Rimane però ancora molto da fare per questo ramo. Noi intendiamo che per tutto il materiale ed i generi diversi di cui abbiamo bisogno sia formato un campionario, vogliamo che raggruppati i generi simili, sieno stabiliti i capitolati necessari per modo che al cadere di ogni anno siano provvisti con appalti regolari tutti gli oggetti ed i generi che occorrono pel futuro esercizio. Tutto questo lavoro non ora possibile di compiere molto presto, gli elementi dovendo essere forniti dai diversi servizi, tutti sopracarichi di lavoro straordinario.

La contabilità del magazzino ha meritato un encomio speciale per parte dei vostri Sindaci. Nel 1869 si chiusero e verificarono i conti dei magazzini di Napoli, di Foligno e di Siena. Si accentrarono i conti presso il Conservatore dei magazzini, si passò al magazzino il servizio del combustibile, che in gran parte della rete era annesso alla trazione, si stabilì con un appalto regolare in modo più economico il servizio degli stampati, si costituì la Commissione di collaudo per tutte le introduzioni e gli acquisti, si cercò di consolidare la saggia disposizione di far sempre passare per magazzino il materiale in ogni sua trasformazione o passaggio di mano in mano, infine si è fatto lo scarto di quasi tutto il materiale inutile e se ne è eseguita in gran parte la vendita.

Il ruolo del magazzino non è ancora riordinato perchè sarebbe stato pericoloso muovere questo personale se prima la scrittura di questo servizio non fosse perfettamente in regola. Si lavora alla rettificazione dell'inventario tanto di fatto che normale e ci auguriamo che per la fine dell'anno possa essere in ordine.

Digitized by Google

Servizio Medico. — Questo servizio non è stato ancora riordinato: esso funziona con l'antica organizzazione cioè in modo diverso nelle tre Sezioni in cui era divisa la vostra rete sino al 1868. Oggi un progetto di Regolamento è pronto e senza dubbio quanto prima il servizio medico sarà unificato ed ordinato. Non ha potuto esserlo più presto perchè attendevamo il nuovo Regolamento della Cassa di Soccorso.

Cassa di Soccorso. — Questa istituzione non funzionava che nella sola Sezione Nord, ed ha dato tali buoni resultamenti che fatto riesaminare il Regolamento in vigore si è trovato che pochissime o nessuna modificazione occorrerà farvi. Noi estenderemo a tutta la rete questa Istituzione che è subordinata alla completa riorganizzazione del Personale.

Cassa Pensioni. — Sulla già Sezione Centrale Toscana soltanto esisteva una Instituzione vera e propria di Cassa Pensioni con apposito Regolamento approvato da quel Consiglio. La Sezione Nord possedeva un Capitale destinato a fondare una simile istituzione.

Al seguito di ciò non ultimo pensiero fu quello di estendere a tutta la rete il benefizio di questa Cassa od a quest' effetto fu creata una Commissione composta dai respettivi Capi di Servizio della Società incaricata di redigere un Regolamento, le principali disposizioni del quale sono le seguenti:

Istituzione della Cassa considerata come ente separato dalla Società e amministrata da un Comitato autonomo, salva la approvazione della Società in ciò che potrebbe compromettere l'interesse della medesima.

Inclusione, salvo rare eccezioni determinate, nella Istituzione di tutti gli Impiegati, meno il basso personale, col

quale non sembrò opportuno di stringere vincoli maggiori. Pel basso personale fu riserbata la Cassa di Soccorso.

Gli Impiegati compartecipanti alla Cassa sono sottoposti ad una ritenuta sugli stipendi del 3 per 100 da potersi estendere occorrendo fino al 5 per 100.

Inoltre si determinò il rilascio sui primi due mesi di ogni aumento di stipendio.

La Società deve versare mensilmente una somma che equivalga, come si pratica in altre Società, a quanto è stato versato dagli Impiegati. Restava peraltro un grave smanco che avrebbe impedita la vitalità della Istituzione.

Per provvedere a tale smanco fu proposto di assegnare alla Cassa Pensioni due terzi delle somme a disposizione esistenti e future.

Naturalmente fu assegnato alla Cassa Pensioni il credito, che le appartiene già, contro la Società, coi frutti dal giorno in cui decorrono.

Fu incorporato il patrimonio della Cassa della già Centrale Toscana e fu assegnato inoltre alla Istituzione il prodotto delle multe inflitte al Personale facente parte della Istituzione stessa.

Gli estremi pel diritto a conseguire pensione, sono:

1.° Sessanta anni di età con trenta di Servizio;

2.° Impotenza al servizio dopo dieci anni;

3.° Dispensa dal Servizio non per demeriti, ma per misura amministrativa sempre dopo 10 anni di servizio;

4.° Ferimenti o morti avvenute per ragione di servizio.

La misura delle pensioni è di cinque cinquantesimi, più un cinquantesimo per ogni anno di servizio, dello stipendio medio degli ultimi sei anni.

Alle vedove, e in loro mancanza ai figli orfani, spetta

Digitized by Google

la metà della pensione che apparteneva o che poteva appartenere all'Impiegato al giorno della di lui morte.

Altre disposizioni transitorie contiene il Regolamento che qui è allegato (Allegato D), e al quale domandiamo la vostra sanzione o che Voi potete a vostro bell'agio studiare.

Movimento e Traffico.

Questo servizio ci è costato nel 1869 L. 3,015,594. 94 cioè per le linee sul territorio Italiano L. 2,093. 65 al chil. lin. per quelle sul territorio Pontificio.. » 1,808. 69 id.

Media per la rete..... » 2,032. 76 id.

Media per chilometro treno..... L. 0,675. 74

Relativamente all'esercizio 1868 abbiamo avuta una maggiore spesa per chilometro lineare di L. 200. 10 ed una spesa minore per chilometro treno di L. 0,005. 79.

Nel 1869 il fatto della applicazione dei nuovi Statuti ha anche influito sul miglioramento del nostro Traffico. L'unità di Direzione e di sistemi è stato tra i principali vantaggi. Il traffico è stato contrariato dalla deficienza del materiale mobile, resa più sensibile dal ribasso delle Tariffe. Il Governo non avrebbe mai dovuto esigerlo da noi prima di renderci possibile lo acquisto di nuovo materiale.

Gli sforzi che ha fatti la vostra Amministrazione per utilizzare meglio quel materiale che si aveva, si rilevano dai resultati ottenuti.

Nel 1869 abbiamo trasportato N. 3,357,518 Viaggiatori col prodotto di..... L. 10,875,588

Nel 1868 sulle stesse linee si sono avuti N. 3,253,641 Viaggiatori col prodotto di.... » 9,561,925

Cioè un aumento di Viaggiatori di N. 103,877 ed un maggior prodotto di..... L. 1,313,663

Ad un aumento del 3.19 per cento del numero dei Viaggiatori corrisponde un aumento del 13.74 per cento sugli incassi; e quando si considera il ribasso fatto dalle tariffe, si deve conchiudere che queste facilitazioni non contribuirono tanto ad aumentare il numero dei viaggiatori quanto ad accrescere il percorso medio di essi. E noi dobbiamo principalmente l'aumento del nostro incasso per viaggiatori alla migliore distribuzione degli orari, ai servizi cumulativi stabiliti con l'Alta Italia e colle Ferrovie Tedesche, ai biglietti di circolazione, a quelli di andata e ritorno, introdotti da noi, alle agevolezze delle dogane sul confino Pontificio ed a tutti gli altri provvedimenti presi per agevolare i viaggiatori di lungo percorso.

Presso a poco le stesse proporzioni seguirono i trasporti dei cani e dei bagagli; per essi abbiamo incassato:

Nel 1869	L. 716,335
Nel 1868	» 608,006
Aumentano nel 1869	L. 108,329

cioè il 17,80 per 0[0.

Quanto alle merci a grande velocità esse produssero:

Nel 1869	L. 883,648
nel 1868	» 712,420
Aumento nel 1869	L. 171,228

cioè il 24,03 per 0[0.

Avemmo questo aumento nel trasporto dei bozzoli e delle derrate alimentari che subirono una grande diminuzione di Tariffa e che molto si vantaggiarono della migliore disposizione degli orari, mentre per la concorrenza dei vapori delle Messaggerie si ebbe una piccola diminuzione nei trasporti.

Digitized by Google

Noi trasportammo nel 1869 a G. V. 15,662 tonnellate
nel 1868..... » 12,802 tonnellate

Aumento nel 1869 ..... Tonnellate 2,860
cioè il 22,34 per 0[0.

Per le merci a piccola velocità gli incassi ascesero
nel 1869 a.. ..... L. 4,586,332 per Tonn. 587,697
sulle stesse linee nel 1868 » 4,245,380 » 501,479

Aumento nel 1869 ..... L. 340,952 per Tonn. 84,118

cioè per cento in. ..... L. 8,03 per Tonn. 16,79

Questi resultamenti considerati in rapporto alla diminuzione delle Tariffe, provano ancora una volta quanto abbiamo sofferto per la deficienza del materiale mobile.

È bene notare come nel nostro Traffico i trasporti maggiori che abbiamo avuti sono stati i seguenti:

Cereali	Tonn.	139,232
Marmi Graniti ecc.	»	70,442
Carboni fossili	»	62,423
Legna da costruzione	»	58,960
Legna da ardere	»	33,335
Merci diverse	»	28,975
Metalli greggi	»	27,289
Bevande o spiriti	»	19,421
Prodotti minerali	»	19,274
Derrate alimentari	»	17,083
(oltre la G. V. Tonn. 4806).		
Stracci	»	14,951
Materie grasse	»	14,824
Materie tessili	»	14,092
Sali	»	13,934
Coloniali	»	1,391
Merci a G. V.	»	1,102

Il trasporto del numerario e del bestiame ha subita una gran diminuzione nel 1869.

Nel 1869 si trasportarono....	L. 58,228,000	con incasso di	L. 11,177
Nel 1868 si trasportarono....	» 80,881,000	»	» 12,435
In meno nel 1869.....	L. 22,653,000	»	L. 1,258

e pel bestiame e veicoli,

Nel 1869 si sono incassate a G. V.	L. 120,078	a P. V.	L. 31,646
nel 1868	» 180,095	»	» 45,300
In meno nel 1869..	L. 60,017	»	» 13,654

Noi studieremo le cause di questi fatti ma, per quanto riguarda il bestiame possiamo fin d'ora dire che ciò può dipendere da qualche aumento di tariffa e dalla mancanza di veicoli che nelle epoche determinate di questa specie di trasporti si trovano adibiti per merci.

Persuasi che la statistica è uno dei mezzi indispensabili per studiare il miglioramento del traffico noi anderemo mano a mano perfezionandola. Già dagli allegati al presente rapporto, può l'Assemblea generale vedere che qualche buon risultato si è ottenuto in proposito nel 1869, noi speriamo per l'anno 1870 potere spingere le nostre considerazioni in maggiori particolari; il nostro scopo è di giungere ad una statistica per stazione, per percorrenza e per linea. Noi possiamo essere soddisfatti dei resultamenti ottenuti nelle condizioni poco favorevoli, in cui abbiamo dovuto esercitare il nostro traffico; essi si devono principalmente alla cura che il Servizio del movimento ha messo per utilizzare il materiale mobile. Ma noi dobbiamo ancora far molto in questo proposito. Per migliorare il servizio della repartizione del

Digitized by Google

materiale, per adottare il carico e lo scarico a cottimo nelle grandi stazioni, e per dare delle disposizioni da rendere più spediti i trasporti.

Abbiamo poi molto da fare per fomentare lo sviluppo del nostro traffico.

Nello scorso anno, appena rilevato questo bisogno, pensammo alla istallazione di un ufficio speciale pel servizio commerciale. Ma il ribasso delle tariffe, fattici accorti come ad onta di tutti i più opportuni provvedimenti, la deficienza dei veicoli faceva esuberante anche la domanda attuale dei trasporti, l'azione dell'agenzia commerciale rimase paralizzata. Alle domande di questo importante ramo del nostro servizio per stringere servizii cumulativi con società di navigazione, per stabilire agenzie interne ed internazionali, per promuovere servizi di corrispondenza, per stabilire nuove tariffe speciali, per accrescere nelle stazioni le facilità di carico o scarico, noi dovemmo resistere non solo per la non abbastanza ripetuta mancanza di veicoli, ma pure per la necessità di limitare le nostre spese all'indispensabile. Intanto abbiamo riordinato molti servizi di trasporto a domicilio, si è esteso a tutta la rete la spedizione in porto dovuto, si è migliorato il servizio dei caffè e dei *buffet*, abbiamo iniziato degli studi sul regolamento dei nostri trasporti rispetto al pubblico e facciamo raccogliere i maggiori elementi per promuovere il nostro Traffico appena ci sarà possibile di farlo utilmente.

Si è nell'anno corrente compito l'ordinamento del Personale e si è provveduto al suo vestiario uniforme.

Abbiamo reclutato per concorso degli allievi Capo Stazione tra i Sotto Ufficiali dell'Esercito. La scelta fatta ci promette l'acquisto di buoni impiegati, i quali rafforzeranno nelle nostre Stazioni quei principii d'ordine e di disciplina che sono indispensabili nel nostro esercizio.

Digitized by Google

Altro annesso al servizio del Movimento è il servizio del Telegrafo che procede in modo assai lodevole.

Nell'anno 1869 anche il personale telegrafico venne riordinato. Si stabiliva un nuovo regolamento per questo servizio che entrava in vigore il primo dell'anno corrente. — Si aprirono dieci nuovi uffici, sicchè al 31 Dicembre 1869 delle 120 Stazioni della Società non ne restavano che 23 senza il telegrafo. Il vostro Consiglio è determinato a completare gli uffici telegrafici, e di fatti parecchi altri se ne sono già aperti. Noi cerchiamo di migliorare anche il materiale, generalizzando l'uso della pila Italiana, e sostituendo alle macchine Breguet le nuove macchine Kipp. Siamo andati a rilento in questa bisogna essendo stato necessario lo aumentare all'uopo un secondo filo fra Firenze, Livorno e Foligno, operazione iniziata nel 1869 ed oggi compiuta.

I nostri uffici telegrafici nell'anno 1869 ricevettero o trasmisero 518,946 dispacci, cioè 50,129 più che nel 1868 con un maggiore incasso di L. 10,507. 57.

Il prodotto lordo totale del telegrafo nell'anno 1869 ascese a L. 65,733.05. La spesa imputabile a questo servizio essendo stata di L. 155,429. 10 ne risulta che la Società ha speso L. 89,696. 05 per fornire al servizio ferroviario la trasmissione di 162,336 dispacci.

Trazione e Materiale mobile.

Per questo servizio abbiamo speso l'anno scorso L. 3,719,186. 13 cioè:

Per le linee sul territario Italiano	L.	2590. 31	a chil. lineare
» » Pontificio	»	2257. 57	id.
Media per la rete.	»	2507. 03	id.
Media per chilometro treno . .	»	0,83339	

In confronto all'esercizio 1868 abbiamo avuta una maggiore spesa per chilometro lineare di L. 81,68 ed una minore spesa per chilometro treno di L. 0,06856. Quando si consideri che per la Trazione la proporzione della spesa più che per ogni altro servizio ferroviario segue quella di chilometri treni, dobbiamo essere soddisfatti di questi risultamenti dovuti in gran parte ad un sensibile ribasso del prezzo del carbone.

Difatti mentre nel costo del treno chilometro la parte attribuita al materiale ascende a L. 0,24,103 con una piccolissima diminuzione relativamente al 1868, quella attribuita alla Trazione è diminuita da L. 0,65,370 a L. 59,236 ed aggiungiamo che la diminuzione del costo della Trazione è tutta da attribuirsi sul percorso Italiano ove il treno chilometro da L. 0,92,295, costo pel 1868, scese a L. 0,83,603 costo pel 1869, mentre per la rete pontificia passò da L. 0,81,803 costo del 1868 a L. 0,82,217 costo nel 1869.

Noi non possiamo esporre con esattezza la statistica della Trazione per l'anno 1869 il cui servizio non venne concentrato che il 1° Aprile del detto anno; con sufficiente approssimazione però possiamo dedurre dalla statistica degli ultimi due quadrimestri, che le nostre macchine le quali nel 1868 ebbero una percorrenza chilom. media di 29,484 chilometri, nel 1869 raggiunsero quella di chilometri 33,666.

Queste cifre dimostrano il bisogno urgente di un aumento nel numero delle macchine. L'Alta Italia e le Meridionali per le loro macchine non hanno che una percorrenza media da 22 a 24 mila chilometri.

Per lo contrario nella media percorrenza delle vetture e dei carri la Società nostra nell'anno 1868 raggiunse respettivamente le cifre di 22,832 chilometri e di 8,957, cifre corrispondenti per le vetture a quelle delle altre ferrovie

Digitized by Google

Italiane, ma pei carri molto al di sotto. La statistica dell'Alta Italia pei carri dà una percorrenza media di 12,000 chilometri e quella delle Meridionali di circa 15,000. Noi nel 1869 abbiamo spinta la percorrenza delle nostre vetture oltre a chilometri 28,000 e quella dei carri ad oltre chilometri 13,000. Questa è una grande dimostrazione delle cure messe dal Movimento per la migliore utilizzazione dei veicoli dovuta in gran parte alla organizzazione del Servizio di repartizione del materiale, di cui già abbiamo parlato.

Anche il Servizio della Trazione ha compito il riordinamento del suo personale. Il giusto principio di dividere le paghe dei Macchinisti in una parte fissa ed in parte proporzionale alla percorrenza venne adottata su tutta la rete, e così pure il sistema di partecipazione dei Macchinisti alle economie del combustibile e delle materie grasse. Venne stabilito il reparto del materiale tra le diverse Sezioni, — si regolarizzò la classificazione delle macchine e dei veicoli — si stabilirono delle norme per diverse esigenze del Servizio.

Molto ebbero a lavorare nel 1869 le officine ed i depositi della Società per la riparazione del materiale più travagliato che nel 1868.

Molti lavori di grande riparazione e di trasformazione si affidarono alla Società d'Industrie Meccaniche di Napoli, della quale si servono con lode le Ferrovie Meridionali. Così riacquistammo al nostro traffico circa 80 vagoni inutili e continueremo ad utilizzare tutte quelle macchine e quei veicoli in cattivo stato che pel sopraccarico delle nostre officine restavano accantonate e maggiormente deperivano.

Come vi dicemmo lo scorso anno noi abbiamo cercato di concentrare per quanto è possibile in Firenze tutto il lavoro di riparazione. L'officina di Livorno venne chiusa, quella di Napoli molto ridotta d'importanza, e lo sarà anche

più quando per la rifaziono della via da Napoli a Liri le nostre macchine non soffriranno come nel 1869. La officina di Siena, conservata come si prescrive da patti stabiliti, venne utilizzata per quanto le sue condizioni lo hanno comportato.

Mantenimento e Sorveglianza della Via.

Senza poter rispondere a tutte le grandissime esigenze della via e dei fabbricati, questo servizio fu operosissimo nel 1869 : occorreranno parecchi anni prima che esso possa mettersi in condizioni normali. Ciò non pertanto e malgrado che si attraversasse un periodo di riorganizzazione questo servizio costò nel 1869 assai meno che nel 1868.

Noi per l'anno di cui rendiamo conto, abbiamo speso per la via e fabbricati L. 2,893,752. 90, cioè:

per linee nel territorio Italiano	L. 1,856. 34	a chil. lineare
per quelle nel territorio Pontificio	» 2,297. 59	id.
media per la rete.	» 1,950. 62	id.
media per treno chilometro. .	» 0. 64844	cioè

L. 75. 29 a chilometro lineare meno che nel 1868 e L. 0.10495 anche meno per chilometro treno. E pure qui dobbiamo notare cho l'economia resultò principalmento nel territorio Italiano, mentre per le linee sul territorio Pontificio si verificava un aumento di costo, ciò che si spiega dal perchè smembrata l'amministrazione della Sezione Sud, le spese generali del Servizio vennero a ripartirsi sopra un chilomotraggio assai minore.

Uno dei primi lavori di cui si è occupato questo Servizio nel 1869 si è stato quello della sua organizzazione, ed il piano completo già stabilito è in corso di attuazione.

Digitized by Google

Si sono notevolmente rinforzati i Sorveglianti; i Cantonieri vennero più adeguatamente ripartiti, i guardiani vennero aumentati e metodicamente distribuiti; venne ridotto molto il numero degli Assistenti, le paghe furono migliorate per la massima parte del Personale e le officine del Mantenimento concentrate a Pontassieve per la 1ª e 2ª Sezione ed in Napoli per la 3ª.

Questo nuovo ordinamento mentre assicura il servizio, arrecherà nel venturo esercizio una rilevante economia.

Venne studiato e stabilito un bellissimo tipo pel materiale di armamento. Avendo prescelto il sistema delle ruotaie Vignole di altezza allungata in modo da portarne il peso per metro lineare a chilogr. 36 con piastre di appoggio e grandi traverse di rovere, noi avremo un armamento per le nostre linee di una grande durata, resistente e rigido e quindi convenientissimo per un dolce ruotamento, locchè col comodo dei viaggiatori ci economizza il materiale mobile.

Avendo inoltre adottato quanto al tipo quello di due grandi Società Ferroviarie cioè dell'Alta Italia e della Paris-Lyon-Mediterranée, noi potremo avere dei sensibili vantaggi nei prezzi.

L'armamento delle linee da Napoli a Liri e da Firenze a Livorno è cominciato con questo sistema.

I varii utensili ed attrezzi di mantenimento e di segnalamento erano assai differenti da una linea all'altra.

Si sono scelti i modelli migliori, ed a misura del bisogno si procedè alla unificazione dei tipi.

Le varie linee che costituiscono la nostra rete eseguite in epoche assai diverse da Società indipendenti presentano nelle dimensioni principali della via e delle opere attigue delle differenze assai notevoli che riescono pericolose ed anche di ostacolo al libero transito del materiale mobile.

Digitized by Google

Delle regole ben determinate sono state studiate e sanzionate per rimediare gradatamente a così grave inconveniente

Il Servizio degli affitti degli immobili sociali più proprio dell'Economato venne affidato temporaneamente a questo servizio perchè col suo personale sparso su tutta la via ed intelligente del valore locativo, venisse meglio riordinato.

Si sono così stabiliti dei capitolati e dei contratti regolari di affitto e per questo cespite di prodotto si è ottenuto quasi che un raddoppio di incasso.

Le piene del Decembro scorso ci arrecarono sensibili danni sulla linea Firenze-Livorno che vennero prontamente riparati. I danni arrecatici dal Savolano nella Maremma ci fecero decidere per l'importante lavoro della deviazione di questo torrente e così a riparare i danni prodotti dal torrento Cecina sul tratto Volterrano, si è deviato il binario per metri 150. Le stesse piene ci fecero dei danni sulla centrale Toscana per lo straripamento dello Staggia presso Poggibonsi ove si sono fatti dei lavori di difesa.

Importanti lavori si sono cominciati nel 1869 pel consolidamento dell'argine stradale dell'Aretina, specialmente alla trincea della Ciulla presso S. Giovanni ed alla frana di S. Maria fra Montevarchi e Bucine. Lavori d'importanza si sono pure eseguiti tra Perugia e Ponte S. Giovanni alle trincee di Prepo, Montebello, Palazzone, Vestrieciano, Colle Strada, S. Maria di Colle e Madonna di Monti

Nel Maggio 1869 considerevoli frane si manifestarono sulla linea Adriatica fra Fabriano e Fossato e tra Foligno e Nocera, sicchè lavori di rilievo vennero eseguiti alle frane dei Cancelli, Federici e Palazzaccio.

Venne riordinato l'argine stradale tra Colle Rosetta e Passo Corese.

Digitized by Google

Due lavori d'importanza si sono intrapresi nel 1869 quanto ad opere d'arte, cioè: il rivestimento della galleria di Fossato lasciato incompleto dalla impresa Salamanca ed il consolidamento della Galleria di Magione sull'Aretina: lavori entrambi lunghi e che richiederanno più esercizi per il loro completamento.

Quanto ai fabbricati oltre ai lavori fatti a Pisa, Foligno e Isoletta a cui si è accennato nella prima parte di questo rapporto, lavori di minore importanza sono stati eseguiti nel 1869 alle Stazioni di S. Donnino, la Rotta, Pontedera, Acciaiolo, Orciano, Orbetello, Rapolano, Lucignano, Ficulle, Siena, Montevarchi, Arezzo, Pontassieve.

Se a tutto ciò si aggiunge il Servizio ordinario di sorveglianza, i numerosi studi ordinati pei lavori straordinari, le liquidazioni di espropriazioni antiche, i lavori ai binari ai congegni fissi e lo studio dei capitolati tecnici si avrà un'idea della mole del lavoro che questo servizio ha dovuto sostenere lo scorso anno.

Conchiusione.

Giunti a questo punto noi vorremmo riepilogare in brevi parole il pensiero e le conclusioni di questo Rapporto.

La Convenzione di Settembre era il còmpito che ci avevate imposto.

Noi vi presentiamo oggi questa Convenzione sanzionata dai poteri dello Stato; ma con alcune modificazioni.

Abbiamo cercato spiegarvene la necessità e darvi prova che a malgrado di queste modificazioni quella Convenzione raggiunge compiutamente il suo scopo; sopperisce a tutte le necessità del momento e ci ripone in una posizione normale e stabile.

Digitized by Google

Intanto nell'anno che è trascorso, alle condizioni nelle quali imprendemmo la direzione dei vostri interessi, divenuta più oltre impossibile a sostenersi, è succeduto uno stato di cose regolare o vantaggioso. Eravamo sotto il peso di liti pericolose, alle strette con sequestri permanenti sui nostri incassi e però nella impossibilità non soltanto di provvedere ai bisogni urgenti dell'esercizio, ma di più oltre sostenerlo. Non si spendeva, perchè non si aveva, ed il nostro capitale deperiva. Nell'anno che è scorso abbiamo provveduto a tutte le esigenze del Servizio, abbiamo rimossi tutti gli ostacoli al suo andamento regolare, abbiamo avviata la nostra Amministraziono ad un completo ed efficace riordinamento, abbiamo compiti i non pochi e gravissimi obblighi che ci erano imposti dalla Convenzione di Settembre, e l'abbiamo così resa possibile.

Questa Convenzione è oggi Legge dello Stato.

Dobbiamo perseverare nella via che ci ha condotti a questo punto per realizzarne tutte le conseguenze.

L'opera di riforma e di riordinamento di tutti i nostri servizi deve essere compita. Deve essere attuata quella Convenzione che si può riassumere in questo due parole — Rispetto a tutti i diritti — Vita regolare e normale della Società.

Dai documenti che vi abbiamo sottomessi potete rilevare la condizione cho ci vien fatta da questa Convenzione, e su quali fondamenti è basata la parola che rivolgiamo di perfetta confidenza ai possessori dei nostri titoli privilegiati, di fondata e non lontana speranza ai nostri Azionisti.

E nel fare questa dichiarazione se ad alcuno potrà apparire ardita, ci limiteremo semplicemente a rispondere che nei nostri calcoli ci siamo attenuti a quello che è, senza fare nessuno assegnamento a quello che dovrà necessariamente essere.

Noi, ci piace ripeterlo, non abbiamo tenuto conto delle 260 mila obbligazioni, che ci restano disponibili e delle quali disporremo, non appena le mutate condizioni del credito ce ne mostreranno la convenienza Non abbiamo voluto prevedere l'incremento dei nostri redditi. I documenti che vi sottoponiamo vi presentano nel confronto tra i risultati di questo esercizio, menato innanzi in condizioni così difficili, e quelli dell'anno scorso un aumento di L. 693.87 per chilometro. Or chi non sente a quanto maggiori prodotti potremo aspirare quando saremo in realtà in grado di dare al movimento ed al traffico delle nostre linee tutto lo sviluppo possibile? Quando avremo perfino resa indissolubile e certa quella perfetta unità che fu lo scopo del trattato di fusione del 22 Giugno 1861? Quando la nostra sarà la sola tra le ferrovie del Regno, che per tre diverse vie confluirà a Roma, quando saremo noi i raggi di questo gran centro di unità e di vita Italiana?

Digitized by Google

Allegato A.

DEBITO GALLEGGIANTE

della Società delle FERROVIE ROMANE a tutto il dì 31 Dicembre 1869, confrontato con quello del 1868.

	1868		1869		DIFFERENZE in più		DIFFERENZE in meno	
G. Greembank . . . . . (1)	96,900	00	»	»	»	»	96,900	00
Impresa Spagnoli . . . . . (2)	1,719,612	87	251,875	00	»	»	1,467,737	87
Impresa Sbriscia . . . . . (3)	518,165	76	18,236	10	»	»	499,929	66
Sestini, Tantini e C. . . . . (4)	21,356	25	»	»	»	»	21,356	25
T. Brassey e C. . . . . (5)	328,565	95	»	»	»	»	328,565	95
Società Industriale Svizzera . . . (6)	331,201	56	»	»	»	»	331,201	56
Klett e C. . . . . (7)	412,000	00	»	»	»	»	412,000	00
Fabbrica d'Esslingen . . . . . (8)	150,712	75	»	»	»	»	150,712	75
Municipio di Firenze . . . . . (9)	1,209,444	07	145,093	51	»	»	1,004,350	56
Banca Nazionale Toscana . . . . (10)	515,000	00	60,000	00	»	»	455,000	00
Banca Nazionale Italiana. . . . . (11)	742,000	00	»	»	»	»	742,000	00
T. Brassey. . . . . (12)	75,760	05	»	»	»	»	75,760	05
Cassa Pensioni. . . . . (13)	357,849	09	424,349	73	66,500	64	»	»
Id. Soccorso . . . . . (14)	124,278	48	170,840	06	46,561	58	»	»
Id. Cooperativa. . . . . (15)	700	00	700	00	»	»	»	»
Espropriazioni . . . . . (16)	2,079,157	22	2,817,741	75	738,584	53	»	»
Coupons arretrati . . . . . (17)	7,179,567	84	5,903,609	72	»	»	1,275,958	12
Stabilimenti Finanziari . . . . . (18)	22,922,932	24	22,119,883	35	»	»	803,048	89
Creditori Chirografari. . . . . (19)	1,129,161	55	895,149	52	»	»	234,012	03
Impresa Salamanca . . . . . (20)	6,926,558	51	6,252,745	73	»	»	673,812	78
G. Righi e C. . . . . (21)	1,172,000	00	600,000	00	»	»	572,000	00
Credito Asciano-Grosseto . . . . . (22)	1,474,604	13	948,783	34	»	»	525,820	79
E. Gouin e C. . . . . (23)	270,000	00	»	»	»	»	270,000	00
Imprestito Nazionale. . . . . (24)	700,000	00	582,865	80	»	»	117,134	20
Tommasini Guerrini e C. . . . . (25)	»	»	7,122,234	87	7,122,234	87	»	»
Anticipazione di 11 milioni in oro dall'Alta Italia . . . . . (26)	»	»	11,365,751	48	11,365,751	48	»	»
Buoni del Tesoro . . . . . (27)	38,177,480	00	36,713,996	65	»	»	1,463,483	35
L.	88,635,908	32	96,393,856	61	7,758,848	29		

Digitized by Google

NOTE

(1) Questo debito di L.	96,900	00	in capitale, e
»	1,907	63	in frutti
L.	98,807	63	fu estinto con Delegazione sugli 11 milioni anticipati dall' Alta Italia.

(2) L'Impresa Spagnoli era Creditrice a tutto il 1868 di . . L.			1,719,612	87
alle quali aggiungendo i frutti scalari a tutto il 1869 . . . . . »			97,891	67
si ha un Totale di. . L.			1,817,504	44
Furono pagate alla medesima sugli 11 milioni L.	1,155,629	44		
colle risorse della Società . . . . . »	410,000	00	1,565,629	44
Restò Creditrice a tutto il 1869 di. . . . . L.			251,875	00

(3) Su questo debito di L.	518,165	76	al 31 Dicembre 1868 in capitale
»	8,413	00	frutti
L.	526,579	66	furono pagati cogli 11 milioni ·
»	508,343	50	e le rimanenti
L.	18,236	10	rimangano da pagare ad un cessionario dell'Impresa Sbriscia, che non potè esser pagato a suo tempo perchè da alcuni Creditori del medesimo fu apposto un sequestro. Però la somma suddetta di L. *18,236. 10* trovasi tuttora depositata nelle mani del Banchiere sig. Landau.

(4) Questo debito di L.	21,356	25	in capitale
»	478	13	in frutti
L.	21,834	38	fu estinto cogli 11 milioni.
(5) idem di L.	328,565	95	in capitale
»	4,895	83	in frutti
L.	333,461	78	fu estinto come sopra
(6) idem di L	331,201	56	in capitale
»	43,000	02	in frutti e cambio
L.	374,201	58	fu estinto come sopra.

(7) Questo debito di L.	412,000	00	in capitale		
»	12,891	65	in frutti a cambio		
L.	424,891	65	furono pagate: sugli 11 milioni . . . . . L.	94,718	99
			colle risorse della Società . . . . . »	330,172	66
			L.	424,891	65

(8) Questo debito di L.	150,712	15	in capitale
»	13,001	80	in frutti
L.	163,713	95	fu pagato sugli 11 milioni.

(9) Il Municipio di Firenze era Creditore al 31 Dicembre 1868 di L.			1,209,444	07
si aggiungono i frutti a tutto il 1869 di . . . . . »			25,649	44
		L.	1,235,093	51
Furono al medesimo pagate sugli 11 milioni. . . . . L.	800,000	00		
Colle risorse della Società . . . . . »	290,000	00		
			1,090,000	00
Restò Creditore al 31 Dicembre 1869 di L.			145,093	51
(10) La Banca Nazionale Toscana era Creditrice al 31 Dicembre 1868 di . . . . . L.			515,000	00
si aggiungono i frutti a tutto Dicembre 1869 . . . . . »			12,139	44
Totale . L.			527,139	44
Furono pagate alla medesima:				
Sugli 11 milioni L	355,166	68		
Colle risorse della Società. . . . . »	111,972	76		
			467,139	44
Restò Creditrice a tutto il 1869 di L			60,000	00

(11) Questo debito di L.	742 000	00	in capitale		
»	17,335	93	in frutti		
L.	759,335	93	fu pagato sugli 11 milioni . . . . . L.	515,138	29
			colle risorse della Società L.	244,197	64
			L.	759,335	93

Digitized by Google

(12) Questo debito di L.	75,760	05	in capitale
»	2,988	30	in frutto
L.	78,748	35	fu pagato: sugli 11 milioni . . . . . L. 27,404 35
			colle risorse della Società. . . . . » 51,344 00
			L. 78,748 35

(13) Le Lire 66,500. 39 che questo Conto presenta in più nell'anno 1869 proviene dalle somme incassate nel corso di quell'anno per Conto dell'istituzione.

(14) Le Lire 46,561. 58 resultante in più derivano dallo stesso motivo.

(15) Varun cambiamento.

(16) Questo Conto presenta un aumento nel 1869 di L. 738,584. 51; ma tale aumento non è che apparente, poichè nell'anno 1868, nello stabilire la cifra delle Espropriazioni, fu defalcata dal loro ammontare la somma di depositi fatti per le medesime, e non fu tenuto conto degl'interessi a favore degli Espropriati, mentre la somma portata nel 1869, comprende ancora gl'interessi dal giorno dell'occupazione, nè vi è stato dedotto l'ammontare dei depositi, i quali sono stati fatti figurare nelle attività in luogo di difalcarli dall'ammontare delle Espropriazioni, come veone praticato nel 1868.

La somma pagata nel 1869 agli Espropriati colle risorse propria della Società ascese a Lire 778,860. 89.

(17) Si compongono pel 1868 di . . . . . L.	5,646,907	50	per ammontare del Caupons N. 21.
»	1,532,660	34	Coopons arretrati dei semestri antecedenti
L.	7,179,567	84	alle quali si aggiungono:
»	4,803,635	98	Ammontare dal Coupons 22.
»	4,818,694	40	id. id. 23.
L.	16,801,898	22	Sulle quali sono stati pagate L. 5,871,559. 76 negli 11 milioni.
»	10,898,288	50	» 5,026,728. 74 colle risorse della Società
Restano a pagarsi a tutto il 1869 . . . . . L.	5,903,609	72	

(18) Il Credito degli Stabilimenti finanziari ascendeva al 31 Dicembre 1868 a . . . . . L. 22,922,032 24

Si aggiungono gl'interessi dell'anno 1869. . . . . » 1,135,314 26

L. 24,058,246 50

Furono pagate colle risorse proprie della Società . . . . . » 1,938,363 15

Restano Creditori al 31 Dicembre 1869 di . . . . . L. 22,119,883 35

(19) I Creditori Chirografari avanzavano al 31 Dicembre 1868 L.	1,129,161	55
Si aggiungono gl'interessi al 31 Dicembre 1869 . . . . . »	53,569	70
L.	1,182,731	25
Furono pagate colle risorse della Società . . . . . »	287,581	73
Restano da pagarsi a tutto il 1869 . . . . . L.	895,149	52

(20) La differenza in meno di L. 673,812. 78 rappresenta la somma pagata a Salamanca nel 1869 colle risorse della Società.

(21) La differenza in meno di L. 572,000 rappresenta il pagamento fatto ai Cheli e Compagni sugli 11 milioni.

(22) Il credito dell'amministrazione Asciano-Grosseto presenta nel 1869 una diminuzione di L. 525,820. 79, ma in realtà questa non esiste, poichè dovrebbe aggiungersi alla somma portata in passivo nel 1869 la perdita in una speculazione di rendita che la già Centrale Toscana fece in società col Governo, perdita che non è mai stata scritturata perchè l'Amministrazione Asciano-Grosseto non ne ha mai fornito il Conto come pure non figurano al Bilancio del 1869 gl'interessi relativi al credito suddetto.

(23) Pagato colle risorse della Società.

(24) Nel 1868 non conoscendosi l'ammontare dell'onere contrattuale relativo al Prestito Nazionale del 1866, fu portata una cifra tonda di L. 700,000; nel 1869 venne tal conto liquidato per la somma di L. 582,865. 80, e ciò spiega la differenza in meno di L. 117,134. 20.

(25) Il Debito verso questi Intraprenditori non venne compreso nel Prospetto del debito galleggiante a tutto il 1868, poichè dovendo il medesimo essere estinto coi proventi dell'Esercizio della Rete Pontificia non fu creduto dovervelo far figurare. — Nel 1869 furono pagate ai medesimi L. 1,128,179. 21.

(26) Oltre la somma di 11 milioni sono comprese L. 1,046,695 per interessi e perdita di cambio.

(27) La differenza di L. 1,463,483. 35 rappresenta una parte degli interessi scaduti e non pagati nell'anno 1868, che vennero estinti nell'anno 1869.

Digitized by Google

Allegato B.

Erogazione degli 11,000,000 anticipati dalla Società dell'Alta Italia
in ordine alla Convenzione 12 Marzo 1869.

Per tante dovuteci in oro in ordine a detta Convenzione. . . . . L.	11,000,000	00	»	»
Per aggio . . . . . »	365,751	48	11,365,751	48
	PAGAMENTI			
	IN ORO		IN CARTA	
Erogazione.				
A Greembonck Giovanni in saldo suo Credito L.	»	»	98,807	63
» Spagnoli e Comp. in conto id. »	»	»	1,155,629	44
» Sestini e Comp. in saldo id. »	»	»	21,831	38
» Sbriscia (diversi Creditori) in saldo id. »	»	»	508,344	58
» Brassey Tommaso in saldo id. »	»	»	333,461	78
Alla Soc. Ind. Svizzera in saldo id. »	371,201	58	»	»
» Fabbr. di Eslingen in saldo id. »	163,713	95	»	»
» Banca Nazionale Italiana in conto. . . . »	»	»	515,138	29
» id. Toscana in conto. . . . »	»	»	355,166	68
Al Municipio di Firenze. . . . . »	»	»	800,000	00
A Brassey T. e Comp. (Obbligazioni Maria Antonia) Saldo . . . . . »	»	»	27,404	35
» Cheli, Romanelli e Righi in conto . . . . . »	»	»	572,000	00
» diversi Creditori della Sezione Sud . . . . »	210,879	45	»	»
Coupons delle Obbligazioni Romane . . . . . N.	5,871,559	76	»	»
A Klett in saldo suo Credito . . . . . »	94,718	99	»	»
Per spese di trasporto dell' oro . . . . . »	»	»	26,271	80
Contanti presso Landau e saldo . . . . . »	»	»	18,233	08
	6,715,073	73	4,432,292	01
Riepilogo.				
Ammontare delle somme pagate in oro. . . L.	6,715,073	73		
Aggio . . . . . »	218,385	74	6,933,459	47
Ammontare delle somme pagate in carta . . . . . L.			4,432,292	01
		L.	11,365,751	48

Allegato C.

Somme pagate nell'Anno 1869 a Creditori diversi per espropriazioni e per altri obblighi con le risorse della Società.

Impresa Spagnoli	L.	410,000	00
Klett e C.e	»	330,172	66
Municipio di Firenze	»	290,000	00
Banca Nazionale Toscana	»	111,972	76
Id. Italiana	»	244,197	64
Tommaso Brassey	»	51,344	10
Espropriazioni	»	778,860	89
Coupons N. 22, e arretrati	»	5,026,728	74
Stabilimenti finanziari	»	1,938,363	15
Creditori chirografari	»	287,581	73
Marchesa di Salamanca	»	673,812	78
Credito Tommasini, Guerrini e C.e per la Stazione di Roma	»	1,128,179	21
E. Gouin e C.i	»	270,000	00
Linea Firenze-Foligno, riparazioni straordinarie	»	344 929	12
Stazione Centrale di Napoli, costruzione	»	360,424	07
Credito Chali e Romanelli, e Linea Orvieto-Orte	»	925,847	57
Linea Roma-Napoli, spese straordinarie	»	51,198	48
Id. Firenze-Livorno, ampliamento di costruzione alle Stazioni Marittime di Livorno e Centrale di Pisa	»	57,889	59
Id. Pisa-Massa, riparazioni straordinarie	»	9,118	29
Id. Ligure, riparazioni straordinarie	»	11,359	98
Stazione di S. M. Novella, ampliamento di costruzione	»	3,000	00
Linea Livorno-Chiarone, nuove costruzioni e riparazioni straordinarie	»	42,907	64
Id. Roma-Civitavecchia, nuove costruzioni e riparazioni straordinarie	»	14,235	58
Id. Civitavecchia-Chiarone, spese straordinarie	»	29,780	75
Id. Orte-Ancona, lavori diversi di costruzione, e spese straordinarie	»	60,260	90
Id. Napoli-Liri, armamento	»	101,576	99
Id. S. Severino-Laura, costruzione	»	26,902	03
Totale	L.	13,580,644	65

Allegato D.

PROGETTO DI REGOLAMENTO

PER UNA

CASSA PENSIONI

TITOLO I.

Istituzione e dotazione della Cassa.

Art. 1.

A cominciare dal 1° gennaio 1871 è istituita una Cassa Pensioni per gli appresso Impiegati della Società delle Strade Ferrate Romane (Rete Italiana), regolarmente nominati dal Consiglio Amministrativo della Società, loro vedove e figli orfani.

Questa Istituzione è considerata a tutti gli effetti come un ente separato e distinto dalla Società

Art. 2.

Entrano a far parte per obbligo della Istituzione suddetta dal giorno della rispettiva nomina, e purchè non aventi età minore agli anni 18 nè maggiore agli anni 35 compiti, salve in quest'ultimo caso le disposizioni dell'Art. 31:

a) Tutti gli Impiegati degli Uffici di Direzione, Amministrazione, Cassa, Contabilità, Controllo e Magazzini fino al grado minimo di Commessi inclusive.

b) Tutti gli impiegati del Servizio del Movimento e Traffico fino al grado minimo di Commessi, Conduttori e Revisori di Treni inclusive.

c) Tutti gli Impiegati del servizio di Mantenimento e Sorveglianza fino al grado minimo di Disegnatori, Commessi, Assistenti,

Digitized by Google

Sorveglianti ed Agenti delle Officine del Mantenimento fino al grado di Caporale inclusive.

d) Tutti gli Impiegati del Servizio del Materiale e della Trazione fino al grado minimo di Caporali delle Officine, Capi Carrozzieri, Macchinisti, Disegnatori, Commessi e Fuochisti che abbiano regolarmente ottenuto il brevetto d'idoneità per l'ufficio di macchinisti, inclusive.

e) Gli Impiegati addetti alla Ispezione dei Telegrafi fino al grado minimo di Commessi e Telegrafisti inclusive.

Gli Impiegati inferiori in rango o in gerarchia agli uffici e gradi minimi respettivamente sopradescritti sono esclusi dal partecipare alla Cassa Pensioni: saranno invece compresi nella Cassa di Soccorso.

Gli Impiegati inferiori predetti allorquando vengono promossi ad uno degli uffici superiori sopradescritti entrano, ma senza retroattività di servizio, a far parte della Cassa Pensioni, qualunque sia la loro età, e sono dispensati dalla soprattassa di che all'Art. 31 senza pregiudizio inoltre di quanto dispone il Regolamento della Cassa di Soccorso in proposito al passaggio che sopra.

Gli impiegati addetti alle Costruzioni e ad altri uffici non permanenti sono esclusi dalla istituzione della Cassa Pensioni, salvo quelli che fossero passati provvisoriamente dopo avere appartenuto ad Impieghi compresi nella istituzione, rapporto ai quali ogni aumento d'onorario dovrà essere considerato agli effetti della pensione come un soprassoldo.

Art. 3.

La Cassa di Pensioni è alimentata

a) dalla somma che figura nel debito galleggiante della Società come appartenente alla Cassa Pensioni, più gli interessi del 6 0/0 dal primo luglio 1868 fino all'effettivo pagamento, che non potrà essere protratto al di là del 31 dicembre 1871;

b) di tutti gli assegnamenti, capitali e crediti appartenenti alla Cassa di Pensioni della già Centrale Toscana da liquidarsi al giorno dell'attivazione della nuova Cassa Pensioni;

c) dalla ritenuta mensile del 3 0/0 sugli stipendi fissi degli

Digitized by Google

Impiegati ammessi alla Cassa Pensioni e sopra le pensioni di ogni qualunque genere corrisposte dalla Cassa;

d) dal rilascio da parte degli Impiegati stessi di ogni aumento di stipendio pei primi due mesi dai quali decorre l'aumento respettivo;

e) dal versamento contemporaneo per parte della Società di una somma mensile equivalente a quella ritenuta e rilasciata mano a mano dagli Impiegati a seconda delle precedenti lettere *c* e *d*;

f) dai due terzi dei prodotti esistenti e di quelli avvenire per le così detto *somme a disposizione* non riscosse dagli interessati nei termini regolamentari;

g) dalle donazioni o lasciti volontari fatti alla Cassa Pensioni;

h) dalle multe inflitte al Personale faciente parte della Cassa stessa;

i) dal prodotto dell'impiego della parte dei fondi di Cassa esuberante sul servizio della medesima.

TITOLO II.

Del diritto a pensione degli Impiegati.

Art. 4.

Hanno diritto di conseguire pensione:

a) gli impiegati che hanno compiuti i sessanta anni di età con trenta anni di servizio;

b) quelli che dopo 10 anni di servizio sieno divenuti per infermità regolarmente provata inabili a continuarlo o a riassumerlo;

c) quelli che dopo 10 anni di servizio fossero dispensati dall'Ufficio per misura amministrativa deliberata dal Consiglio della Società.

Le pensioni agli Impiegati nei casi previsti alla lettera *c* del presente articolo sono a carico della Società, che ne farà il rimborso alla Cassa delle Pensioni.

Art. 5.

L'Impiegato che per ferite o mutilazioni riportate a cagione dell'esercizio delle sue funzioni, e senza che concorra in tutto o in parte

la sua colpa, fu reso inabile a prestare ulteriormente servizio ha diritto di conseguire la pensione, qualunque sia l'età sua e la durata dei suoi servizi.

Art. 6.

L'Impiegato pensionato a seconda dell'articolo 4, lettera *b*, potrà essere richiamato al servizio stesso o ad altro congenere ed ugualmente retribuito, ove cessassero le cause della infermità, per la quale gli fu accordata la pensione. Ove egli si recusasse, perde ogni diritto alla continuazione della pensione.

Art. 7.

Si perde ogni diritto a pensione od anche alla semplice ripetizione delle somme versate;

a) nel caso di abbandono del servizio o dimissione volontaria;

b) nel caso di destituzione pronunziata dal Consiglio d'Amministrazione della Società

TITOLO III.

Del servizio utile al conseguimento della Pensione.

Art. 8.

Salvo pel computo ciò che dispone il successivo art. 11, il servizio utile al conseguimento della Pensione decorre dal giorno in cui l'Impiegato sia stato ammesso regolarmente dal Consiglio ad uno degli uffici indicati all'art. 2, ed abbia intrapreso di fatti il servizio, o incominciati e proseguiti senza interruzione i versamenti prescritti all'articolo 3, lettere *c* e *d*.

I servizi di Apprendista, soprannumero, aspirante o volontario non sono calcolati.

Digitized by Google

Art. 9.

Il servizio prestato dai Macchinisti, Fuochisti brevettati, Conduttori, Revisori dei treni, e dai Sorveglianti del Mantenimento sarà aumentato di un sesto.

Il tempo che resulterà accresciuto al servizio effettivo per la concessione che sopra sarà abbuonato anche per il computo dell'età prescritta per conseguire il diritto a pensione.

Art. 10.

I vari periodi di un servizio prestato in diversi tempi dallo stesso individuo, o purchè sempre con partecipazione alla Cassa Pensioni, potranno essere cumulati. — Il tempo della interruzione del servizio e della compartecipazione alla Cassa non può giammai, nè per alcuna ragione essere considerato.

Art. 11.

I conteggi pel calcolo del servizio e per la liquidazione delle pensioni si eseguiscono a semestri naturali completi.

Conseguentemente le date di entrata e di uscita degli Impiegati dal servizio sono calcolate dal 1° gennaio o dal 1° luglio di ogni anno, secondo che sieno respettivamente entrati od usciti entro il primo o entro il secondo semestre dell'anno medesimo.

Le stesse regole si applicano in tutto ciò che riguarda il recupero degli arretrati di che agli art. 31 e 36.

TITOLO IV.

Della misura e del calcolo delle Pensioni.

Art. 12.

La pensione cui ha diritto l'Impiegato in tutti i casi previsti dal presente regolamento sarà liquidata sulla media degli stipendi sot-

Digitized by Google

toposti alla ritenuta, retribuiti all'Impiegato stesso negli ultimi sei anni di servizio.

Non saranno computate le indennità concesse per alloggio, assegnamenti locali, spese d'ufficio e simili.

Art. 13.

L'ammontare della pensione dovrà equivalere ad una assegnazione fissa di cinque cinquantesimi della cifra media di che all'articolo precedente, più un cinquantesimo per ogni anno di servizio prestato fino a che non raggiunga il *maximum* di quaranta cinquantesimi della media stessa, e salva anche la limitazione di cui all'articolo seguente.

Nel caso previsto dall'articolo 3, se la pensione liquidata nel modo che sopra non raggiungesse i due quinti della media degli stipendi del sessennio, o del più breve periodo di servizio prestato se non raggiunga il sessennio, si liquiderà nonostante nella misura dei due quinti predetti, e dove fosse avvenuta la morte, la stessa norma varrà per calcolare la pensione spettante alla vedova a norma dell'art. 15 e seguenti.

Art. 14.

Di fronte alla Cassa delle pensioni gli stipendi non possono essere calcolati se non fino alla cifra massima di lire settemila annue.

Gli Impiegati superiori i quali godano di uno stipendio maggiore saranno considerati a tutti gli effetti ed anche per la ritenuta, come se avessero un onorario di lire settemila e saranno dispensati dal rilascio sugli ulteriori aumenti.

TITOLO V.

Delle pensioni delle Vedove e dei figli degli Impiegati.

Art. 15.

La vedova dell'Impiegato morto in attività di servizio o del già pensionato, contro la quale non sia stata pronunziata sentenza defini-

Digitized by Google

tiva di separazione di corpo per di lei colpa, e che abbia contratto regolare matrimonio coll'Impiegato almeno cinque anni prima dell'epoca in cui il marito cessò di prestare il suo servizio alla Società, o in qualunque tempo nel caso di morte per causa di servizio, ha diritto ad una parte della pensione che sarebbe spettata al marito per il tempo di servizio da esso prestato, o respettivamente ad una parte della pensione che godeva il marito, se questi era già stato pensionato.

Lo stesso diritto compete alla prole orfana dell'impiegato o respettivamente del pensionato finchè i figli sieno minorenni e le figlie sieno inoltre nubili.

È parificata alla prole orfana la prole di madre contro la quale sia stata pronunziata sentenza definitiva di separazione di corpo per di lei colpa.

Art. 16.

La quota che spetta alla vedova od in difetto alla prole minorenne in virtù dell'articolo precedente, sarà della metà della pensione che sarebbe spettata al marito al giorno della morte del medesimo e respettivamente della metà della pensione goduta dal marito o dal padre, se si tratta di un già pensionato.

Art. 17.

Quando insieme alla vedova con o senza prole, concorrano figli dell'impiegato o del pensionato defunto ottenuti da matrimoni antecedenti, la quota di pensione di che all'art. 16 si divide per capi secondo il numero totale dei figli di qualunque letto, compresa e calcolata come per due figli anche la vedova, e si assegnano a quest'ultima le due parti a lei spettanti, più quelle dei suoi figli se esistono; le altre parti si assegnano personalmente a ciascuno dei figli di matrimoni anteriori.

Art. 18.

La pensione di che al titolo presente si perde:

Dalla vedova che passi ad altre nozze.

Digitized by Google

Dalla prole quando sia giunta all'età maggiore; e per le figlie anche quando contraggono matrimonio.

Art. 19.

Nel caso di morte o di passaggio a seconde nozze della vedova pensionata, succedono i figli in parti uguali e continuano a goder la pensione fino all'età maggiore, o respettivamente per le figlie anche fino al caso di matrimonio.

Per ogni altro caso le quote degli individui che muoiano o perdano la pensione, non si trasmettono nè si accrescono agli altri, ma si estinguono di pieno diritto.

TITOLO VI.

Gestione e Amministrazione della Cassa.

Art. 20.

La Cassa-Pensioni è amministrata da un Comitato speciale.

Il Comitato è composto:

Di un Amministratore della Società nominato dal Consiglio della medesima,

Del Consultore legale della Società,

Del Cassiere Capo,

Del Ragioniere Generale,

Del Capo-Servizio del Movimento e Traffico,

Del Capo-Servizio della Manutenzione e Sorveglianza,

Del Capo-Servizio del Materiale e della Trazione, e

Del Capo del Servizio Telegrafico.

L'Amministratore delegato è il Presidente del Comitato ed il rappresentante legittimo della Istituzione a tutti gli effetti.

In caso di assenza o impotenza supplisce il Consultore Legale.

Il Comitato elegge nel proprio seno il Segretario, il quale ha l'incarico:

Di stendere i verbali delle Adunanze,

Digitized by Google

Di convocare a nome del Presidente le Adunanze medesime,

Di riunire e ordinare i documenti per ciascun affare e presentarli al Comitato con apposita relazione,

Di custodire il protocollo dei Verbali e l'Archivio del Comitato.

In caso di assenza o impotenza del Segretario il Comitato delega un supplente nel proprio seno.

Art. 21.

Le Adunanze del Comitato avranno luogo di regola almeno una volta al mese.

Per la validità delle deliberazioni del Comitato occorre la presenza almeno di quattro membri.

Le deliberazioni si vincono a maggioranza assoluta di voti dei presenti.

In caso di parità il voto del Presidente, o di chi ne fa le veci, decide.

Art. 22.

Il Comitato delibera:

1° Sul collocamento od impiego, sul ritiro e sul movimento dei fondi di Cassa.

2° Sulle domande di liquidazione delle Pensioni, che saranno definitivamente stabilite, dopo sentita la parte interessata.

3° Sopra le questioni relative all'applicazione del presente Regolamento.

4° Sopra gli aumenti o diminuzioni del saggio delle tasse degl' Impiegati della Società e dei pensionati nei casi e dentro i limiti previsti all'articolo 30.

5° Sopra le altre modificazioni al presente Regolamento.

Le deliberazioni di che ai N. 1, 4 e 5 non sono definitive, ma debbono essere sottoposte al Consiglio d' Amministrazione della Società per la opportuna approvazione.

Digitized by Google

Art. 23.

Il Comitato rende conto alla fine di ciascun anno delle operazioni e della situazione della Cassa Pensioni con Rapporto, che dopo, l'approvazione del Consiglio della Società, verrà stampato o distribuito.

TITOLO VII.

Della liquidazione della Cassa Pensioni.

Art. 24.

In caso di scioglimento della Società, la Cassa Pensioni sarà soppressa e liquidata.

Tutti i valori appartenenti alla Cassa saranno realizzati e per primo si assegnerà ai titolari delle pensioni liquidate un capitale equivalente, giusta le tavole di mortalità, al probabile ammontare delle annualità decorribili, il resto verrà diviso fra i compartecipanti in proporzione dei versamenti effettuati.

TITOLO VIII.

Disposizioni Generali.

Art. 25.

Le domande per liquidazioni di pensioni saranno fatte pervenire al Comitato per mezzo dei respettivi Capi di Servizio, i quali le correderanno di tutti i documenti o informazioni necessarie, e le accompagneranno al Comitato stesso con analogo rapporto.

Parimente i reclami, o qualunque altra comunicazione fra il Comitato e gli Impiegati dovranno essere inoltrate a mezzo dei Capi Servizio.

Digitized by Google

Art. 26.

Non possono far carico alla Cassa Pensioni indennità, prestazioni, sussidi o pensioni non previste o eccedenti quelle previste dal presente Regolamento nei modi, termini e condizioni dal medesimo stabilite, salvo quanto è indicato al titolo seguente per disposizioni transitorie.

Art. 27.

È riserbato alla Società di concerto col Comitato la facoltà di affidare ad istituzioni di simil genere e sotto responsabilità della Società stessa, il servizio di Pensioni istituito col presente Regolamento.

Art. 28.

Le pensioni saranno pagate di mese in mese posticipato presso la Cassa della Società, salvo il diritto nel Comitato di domandare, quando ne creda il caso, la esibizione dei Certificati occorrenti per giustificare la permanenza delle condizioni prescritte pel godimento della pensione.

Art. 29.

I titoli di credito, le somme e i valori della Cassa Pensioni vengono conservati con titolo di deposito nella Cassa della Società. La società eseguisce inoltre gratuitamente il servizio delle scritture e di Cassa occorrente, provvede alle stampe e quant'altro.

Art. 30.

Se le riserve della Cassa Pensioni raggiungono un tal limite da far luogo ad una evidente eccedenza in confronto degli oneri già assunti o previsti, si può temporariamente diminuire la rite-

Digitized by Google

nuta dal 3 0|0 sugli stipendi degli Impiegati, e conseguentemente, e di pari passo, il corrolativo versamento della Società, non che la tassa sulle Pensieni.

Se invece i mezzi della Cassa appariscono insufficienti ai carichi esistenti ed a quelli prevedibili, potrà procedersi ad aumento sempre uniforme sopra tutte le tasse che sopra, elevandole fino al limite massimo del 5 0|0 che non potrà in verun caso essere superato.

Se tale aumento non corrisponda al bisogno, sarà provveduto ad altre modificazioni di regolamento.

Art. 31.

Il Consiglio della Società può concedere agli Impiegati che entrino in servizio con una età superiore agli anni 35, l'eccezionale ammissione alla Cassa delle Pensioni con uguale diritto degli altr compartecipanti, sempre che l'Impiegato corrisponda dall'atto dell'ammissione una sopratassa del 2 0|0 per tanto numero di anni quanti sieno quelli eccedenti la età normale di 35 anni.

Senza pregiudizio della dispesizione predetta il Consiglio stesso può inoltre accettare nell'Istituto delle Pensioni un Impiegato calcolandogli fino al massimo di 5 annate il tempo di un estraneo servizio, purchè per natura ferroviario, dietro il versamento, metà a di lui carico e metà a carico della Società, di una somma equivalente al 6 0|0 dello stipendio col quale entra in carica, moltiplicato per il numero degli anni che vuol computare fino ai cinque anni, più gli interessi cempesti in ragione del 6 0|0 all'anno dall'epoche dei respettivi arretrati.

La somma, che resulterà come sopra, sarà divisa in tante parti eguali quanti sono gli anni da recuperare, e il pagamento non potrà eseguirsi che per una rata in ogni anno, di modo che il recupero progredisca proporzionatamente a tali pagamenti cioè un'annata arretrata per ogni annata corrente o non altrimenti.

Digitized by Google

TITOLO IX.

Disposizioni transitorie.

Art. 32.

Sono rispettate e conservate a carico della nuova Istituzione le pensioni liquidate a favore degl'Impiegati della già Centrale Toscana, loro vedove e figli in ordine al Regolamento speciale di quella rete.

Tali pensioni sono esenti dalla ritenuta di che all' articolo 3, lettera *c*.

Art. 33.

Tutte el altre pensioni assegnate prima del giorno 31 agosto 1870 agli Impiegati, loro vedove e figli, sono ugualmente riconosciute e accollate con effetto dal giorno dell'attivazione del presente Regolamento alla Cassa delle Pensioni, salva la riduzione delle medesime nelle misure normali del presente Regolamento, ove e quando sia di diritto a seconda dei reservi che accompagnarono la provvisoria assegnazione delle medesime, o a seconda delle regole di ragione.

Tali pensioni accordato anteriormento all'attivazione del presente Regolamento, s'intendono personali, e non sono reversibili per alcuna parte a favore delle vedove e figli, salvo ben inteso quelle di cui è parola al precedente articolo 32, alle quali si applica il disposto del Regolamento della già Centrale Toscana.

Art. 34.

Ogni altra prestazione temporanea o vitalizia, che sia o possa essere dovuta dalla Società, è affatto estranea e indipendente dalla Cassa Pensioni.

Art. 35.

Tutti gli Impiegati che cuoprono uffici congeneri a quelli descritti dall' articolo 2 del presente Regolamento, i quali appartenevano

Digitized by Google

al 30 aprile 1869 al servizio della Centrale Toscana, e che compartecipavano a tale epoca a quella Cassa di Pensioni, qualunque sia la loro età, entrano di pieno diritto e colla respettiva anzianità di servizio nella nuova istituzione con tutti i vantaggi ed oneri da essa determinati.

Agli effetti della liquidazione di pensione, tanto per la misura come pei termini e condizioni, potranno, a suo tempo, i detti impiegati invocare, a loro scelta, sia il vecchio come il nuovo regolamento, con questo che, ove preferiscano il vecchio, la liquidazione dovrà esser fatta sulla media del triennio dei rispettivi stipendi goduti al detto giorno 30 aprile 1869, senza che possa tenersi conto degli aumenti successivi, e senza alcun diritto a ripetere i versamenti fatti in proporzione della somma eccedente, nè i rilasci per gli aumenti, che secondo il vecchio Regolamento speciale della Centrale Toscana non sarebbero stati dovuti.

Lo stesso diritto d'azione a suo tempo fra il Regolamento nuovo od altro Regolamento preesistente ed allo stesso condizioni prescritte per gli Impiegati della già Centrale Toscana, competerà a quegli Impiegati, i quali, per convenzione speciale colla Società, abbiano diritto a pensione secondo altri Regolamenti nei modi e termini della convenzione che sopra.

Gli impiegati addetti al servizio delle Costruzioni della già Centrale Toscana, e che furono ammessi colla Deliberazione di quel Consiglio de' 12 ottobre 1863 a partecipare alla Cassa Pensioni, sotto certe speciali condizioni, e in certa misura, godranno dei diritti e facoltà sopra descritte ma sempre sia di fronte al nuovo, come al vecchio Regolamento, colle restrizioni e nei modi indicati nella deliberazione predetta.

Finalmente gli Impiegati della Centrale Toscana che si trovavano ammessi alla Cassa Pensioni al detto giorno 30 aprile 1869 ma che cuoprivano un ufficio inferiore a quelli respettivamente indicati all'Art. 2 del presente Regolamento, mentre sono in diritto di continuare la loro partecipazione alla Cassa Pensioni sotto le condizioni descritte ai paragrafi 1 e 2 dell'articolo presente, potranno, se vogliono, esserne dispensati e ritirare le somme versate cogli interessi del 6 per 100 all'anno dall'epoca dei rispettivi versamenti.

Digitized by Google

Art. 36.

Tutti gli altri Impiegati che si troveranno in servizio all'epoca dell'attivazione del presente Regolamento, e che cuoprono uffici non inferiori a quelli indicati all'Art. 2, entrano per obbligo e qualunque sia la loro età, a partecipare alla Cassa Pensioni, salva la riserva di che al penultimo paragrafo del presente articolo.

Il servizio prestato alla Società anteriormente alla attivazione del presente Regolamento, e purchè rappresentato da Uffici identici o corrispondenti a quelli descritti all'Art. 2 sarà diviso in 2 parti eguali.

La prima metà sarà concessa gratuitamente e costituirà l'anzianità, per gli effetti della Cassa Pensioni, dell'Impiegato al giorno dell'attivazione del Regolamento.

La seconda metà potrà essere recuperata, dietro domanda che sia presentata entro tre mesi dall'attivazione del Regolamento, dall'Impiegato, il quale si sottoponga a pagare in rate annuali, da potersi suddividere anche in sotto rate mensili, la tassa del 3 0|0 sopra i due terzi dello stipendio annuo che godrà l'Impiegato al giorno dell'attivazione della Cassa moltiplicato pel numero degli anni da recuperare.

Tale recupero per altro non potrà esser fatto se non in proporzione, nè inferiore, nè maggiore di un'annata di servizio arretrato per ogni anno corrente, ed il diritto alla maggiore anzianità andrà mano a mano ad acquistarsi col progredire dei pagamenti proporzionali, in modo che in ogni annata corrente si possa riacquistare un anno di quegli arretrati e non altrimenti.

Però l'Impiegato, giunto che sia all'età di anni 65 compiti, e che non abbia potuto recuperare tutto il tempo del servizio arretrato, sarà in facoltà di compire mediante un solo immediato versamento quel riscatto per far valere tutta la sua anzianità agli effetti della pensione.

Gli Impiegati i quali all'attivazione del presente Regolamento avranno un servizio arretrato di 10 anni o più, e che perciò avranno ricevuta la condonazione di 5 o più, annate di anzianità, non avranno diritto, al momento della liquidazione della pensione loro, alla asse-

Digitized by Google

gnazione fissa dei cinque cinquantesimi di che all'art. 13, e la loro pensione sarà liquidata semplicemente in base ad un cinquantesimo dello stipendio medio dell'ultimo sessennio per ogni anno di servizio costituente l'anzianità conteggiabile secondo le norme del presente Regolamento.

Nonostante il disposto del 1° paragrafo del presente articolo, l'Impiegato il quale abbia 50 o più anni di età, e che non abbia raggiunto un servizio nella Società di 10 anni o più, sarà in facoltà di non entrare a far parte della Istituzione.

Finalmente gli impiegati pervenuti alla Società da altre Amministrazioni presso le quali abbiano prestato un servizio di natura ferroviario, oltre alle disposizioni dell'articolo presente, potranno profittare dei vantaggi descrittti all'art. 31 nel modo e alle condizioni in quello prescritte.

Art. 37.

Il presente Regolamento sarà sottoposto alla approvazione del R. Governo e degli Azionisti riuniti in Assemblea Generale.

---

23 952454

Digitized by Google